Міністерство освіти і науки України

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Навчально-науковий інститут «Каразінський інститут міжнародних відносин та туристичного бізнесу»

Кафедра міжнародних економічних відносин та логістики

До захисту допущено кафедрою міжнародних економічних відносин та логістики протокол №____ від _____

завідувач кафедри _____ Анна ЗАЙЦЕВА

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

здобувача першого (бакалаврського) рівня вищої освіти

ОСОБЛИВОСТІ МІЖНАРОДНИХ АВТОМОБІЛЬНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ МІЖ КРАЇНАМИ ЄС

Спеціальність (спеціалізація) 292 Міжнародні економічні відносини

Освітня програма Міжнародна логістика і митна справа

Здобувач  Андрій АЛЕКСЄЄВ

Науковий керівник  Олена ХАНОВА

Харків – 2026

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Навчально-науковий інститут «Каразінський інститут міжнародних відносин та туристичного бізнесу»
Кафедра міжнародних економічних відносин та логістики
Рівень вищої освіти перший (бакалаврський)
Спеціальність 292 – «Міжнародні економічні відносини»
Освітня програма – «Міжнародна логістика і митна справа»

ЗАТВЕРДЖУЮ
Завідувач кафедри міжнародних економічних відносин та логістики
Анна ЗАЙЦЕВА
_____

«____» _____2025 року

З А В Д А Н Н Я
НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ СТУДЕНТУ

Алексєєву Андрію Юрійовичу

1. Тема роботи

Особливості міжнародних автомобільних вантажних перевезень між країнами ЄС

керівник роботи: к.геогр.н., доцент Ханова О.В.

затверджені наказом по університету від 14.11.2025 року №4001-5/4121

2. Строк подання студентом роботи 19.05.2026 року

3. Перелік питань, які потрібно розробити:

розкрити сутність та класифікацію міжнародних вантажних перевезень; охарактеризувати інституційне забезпечення міжнародних вантажних автомобільних перевезень; проаналізувати динаміку міжнародних вантажних автомобільних перевезень у ЄС; дослідити товарну та географічну структуру вантажопотоків між країнами ЄС; визначити чинники ефективності міжнародних вантажних автоперевезень у ЄС.

План роботи:

№ з/п	Назви етапів роботи
1.	Теоретичні основи організації міжнародних автомобільних вантажних перевезень
2.	Особливості міжнародних автомобільних вантажних перевезень між країнами ЄС

5. Дата видачі завдання 01.12.2025 р.

Студент  Андрій АЛЕКСЄЄВ

Керівник роботи  Олена ХАНОВА

АНОТАЦІЯ

Алексєєв А. Ю. Особливості міжнародних автомобільних вантажних перевезень між країнами ЄС. Кваліфікаційна робота бакалавра [Рукопис]. Харків : Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна, 2026. 72 с.

Кваліфікаційну роботу присвячено дослідженню особливостей міжнародних автомобільних вантажних перевезень між країнами Європейського Союзу.

У першому розділі розкрито сутність міжнародних вантажних перевезень, визначено їх основні класифікаційні ознаки та охарактеризовано місце автомобільного транспорту в системі міжнародної логістики. Також проаналізовано інституційне забезпечення міжнародних автомобільних вантажних перевезень, зокрема роль міжнародних організацій, транспортних конвенцій, регламентів ЄС та національних механізмів правового регулювання.

У другому розділі досліджено динаміку міжнародних автомобільних вантажних перевезень у ЄС у 2015-2024 рр., проаналізовано обсяги перевезень, міжнародний вантажообіг, частку автомобільного транспорту у структурі внутрішніх вантажних перевезень та каботажні операції. Визначено товарну й географічну структуру вантажопотоків між країнами ЄС, а також охарактеризовано основні чинники ефективності міжнародних автомобільних перевезень, серед яких цифровізація транспортно-логістичних процесів, екологізація транспортного сектору та інвестиції у розвиток дорожньої інфраструктури.

Ключові слова: міжнародні автомобільні вантажні перевезення, Європейський Союз, вантажообіг, автомобільний транспорт, каботажні перевезення, товарна структура, географічна структура, транспортна логістика, цифровізація, екологізація, транспортна інфраструктура.

ABSTRACT

Alekseev A. Features of International Road Freight Transportation between EU Countries. Bachelor’s Qualification Paper [Manuscript]. Kharkiv: V. N. Karazin Kharkiv National University, 2026. 72 p.

The bachelor’s qualification paper is devoted to the study of the specific features of international road freight transportation between the countries of the European Union.

The first chapter reveals the essence of international freight transportation, identifies its main classification features, and characterizes the role of road transport in the system of international logistics. It also analyses the institutional framework of international road freight transportation, including the role of international organizations, transport conventions, EU regulations, and national mechanisms of legal regulation.

The second chapter examines the dynamics of international road freight transportation in the EU in 2015-2024, analyses freight volumes, international freight turnover, the share of road transport in the structure of inland freight transportation, and cabotage operations. The commodity and geographical structure of freight flows between EU countries is determined. The chapter also characterizes the main factors affecting the efficiency of international road freight transportation, including the digitalization of transport and logistics processes, the greening of the transport sector, and investment in road infrastructure development.

Keywords: international road freight transportation, European Union, freight turnover, road transport, cabotage transportation, commodity structure, geographical structure, transport logistics, digitalization, greening, transport infrastructure.

ЗМІСТ

Вступ 6

Розділ 1. Теоретичні основи організації міжнародних автомобільних вантажних перевезень 9

1.1. Сутність та класифікація міжнародних вантажних перевезень 9

1.2. Інституційне забезпечення міжнародних вантажних автомобільних перевезень 16

Висновки до першого розділу 24

Розділ 2. Особливості міжнародних автомобільних вантажних перевезень між країнами ЄС 26

2.1. Динаміка міжнародних вантажних автомобільних перевезень у ЄС 26

2.2. Товарна та географічна структура вантажопотоків між країнами ЄС 39

2.3. Чинники ефективності міжнародних вантажних автоперевезень у ЄС 50

Висновки до другого розділу 58

Висновки 61

Список використаних джерел 64

Додатки 68

ВСТУП

Обґрунтування актуальності обраної теми. Міжнародні автомобільні вантажні перевезення відіграють важливу роль у функціонуванні внутрішнього ринку ЄС, оскільки забезпечують безперервне переміщення товарів між країнами-членами, підтримують виробничу кооперацію, торговельні зв'язки та стабільність логістичних ланцюгів. Для ЄС автомобільний транспорт має особливе значення завдяки гнучкості маршрутів, можливості доставки вантажів «від дверей до дверей», оперативності перевезень та здатності інтегруватися з іншими видами транспорту. Актуальність теми посилюється тим, що міжнародні автомобільні вантажні перевезення в ЄС розвиваються під впливом складних трансформаційних чинників: зміни економічної кон'юнктури, енергетичної кризи, зростання витрат на паливо, цифровізації транспортно-логістичних процесів, екологізації транспорту та модернізації дорожньої інфраструктури.

Ступінь вивчення проблеми. Проблематика міжнародних автомобільних вантажних перевезень, транспортної логістики та ефективності їх функціонування досліджувалася у працях таких закордонних учених, як Х. Лійматайнен, Я. Домагала, М. Кадлубек, Ф. Колласо, Н. Туратьє-Мюллер, М. Поляк, А. Ригула. В їх працях розглядалися питання енергоефективності автомобільних вантажних перевезень, скорочення витрат пального та викидів CO_2, економічної й екологічної ефективності в країнах ЄС, сталих практик у вантажному автомобільному транспорті, критеріїв вибору вантажних перевізників, вартості перевезень, оплати праці водіїв, використання електричних вантажних транспортних засобів та посилення ролі окремих країн у європейському ринку автомобільних перевезень. Серед українських науковців окремі аспекти міжнародних вантажних автомобільних перевезень, транспортно-логістичних послуг та організації вантажних перевезень досліджували Н. Болквадзе, О. Мигаль, Л. Волинець, Н. Жидовська, О. Прокопишин, О. Малецька, О. Авраменко, А. Краєвська, К. Гнеліна, П. Нагорний. В їх наукових працях проаналізовано організацію вантажних автомобільних перевезень у міжнародному бізнесі, лібералізацію міжнародних автомобільних перевезень,

вплив державного регулювання на діяльність перевізників, обліково-контрольні аспекти міжнародних перевезень, місце України на світовому ринку транспортно-логістичних послуг, логістичні аспекти організації міжнародних автомобільних перевезень вантажів, а також сучасний стан, проблеми та перспективи розвитку ринку вантажних перевезень.

Метою кваліфікаційної роботи є визначення особливостей міжнародних автомобільних вантажних перевезень між країнами ЄС. Відповідно до поставленої мети завданнями роботи є:

– розкрити сутність та класифікацію міжнародних вантажних перевезень;

– охарактеризувати інституційне забезпечення міжнародних вантажних автомобільних перевезень;

– проаналізувати динаміку міжнародних вантажних автомобільних перевезень у ЄС;

– дослідити товарну та географічну структуру вантажопотоків між країнами ЄС;

– визначити чинники ефективності міжнародних вантажних автоперевезень у ЄС.

Об’єктом дослідження є процес розвитку міжнародних вантажних перевезень у системі європейської транспортно-логістичної інтеграції.

Предметом дослідження є міжнародні вантажні перевезення як складова транспортно-логістичної системи Європейського Союзу.

Методи дослідження. У кваліфікаційній роботі використано сукупність загальнонаукових і спеціальних методів дослідження. Метод аналізу та синтезу застосовано для розкриття сутності міжнародних вантажних перевезень, визначення їх класифікаційних ознак та узагальнення ролі автомобільного транспорту в міжнародній логістиці. Метод систематизації використано для групування міжнародних, регіональних і національних документів, що регулюють міжнародні автомобільні вантажні перевезення. Статистичний метод застосовано для аналізу динаміки обсягів міжнародних автомобільних перевезень, вантажообігу, частки автомобільного транспорту у структурі

вантажних перевезень ЄС та каботажних операцій. Порівняльний метод використано для зіставлення показників окремих країн ЄС, виявлення країн-лідерів і країн зі спадною динамікою. Графічний і табличний методи застосовано для візуалізації результатів аналізу, побудови рисунків, таблиць і додатків. Метод узагальнення використано для формулювання висновків щодо структурних змін, товарної та географічної специфіки вантажопотоків і чинників ефективності міжнародних автомобільних перевезень у ЄС.

Інформаційну базу дослідження становили міжнародні нормативно-правові документи у сфері автомобільних вантажних перевезень, зокрема Конвенція CMR, Конвенція TIR, ADR, AETR, а також регламенти та директиви ЄС щодо доступу до ринку автомобільних перевезень, режиму праці й відпочинку водіїв, використання тахографів та контролю у сфері дорожнього транспорту. Статистичну основу роботи сформували дані Eurostat щодо міжнародних автомобільних вантажних перевезень, вантажообігу, товарної структури вантажопотоків, каботажних перевезень і модального розподілу внутрішніх вантажних перевезень у країнах ЄС. Для аналізу чинників ефективності використано матеріали European Commission, European Environment Agency, OECD / International Transport Forum, World Bank Logistics Performance Index, а також наукові праці закордонних і українських дослідників з питань міжнародної логістики, автомобільних вантажних перевезень, цифровізації, екологізації та інфраструктурного розвитку транспортного сектору.

Структура і обсяг. Кваліфікаційна робота складається зі вступу, 2 розділів, висновків, додатків; містить 72 сторінки тексту, 9 рисунків, 11 таблиць. Список джерел містить 40 найменувань.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ОРГАНІЗАЦІЇ МІЖНАРОДНИХ АВТОМОБІЛЬНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

1.1. Сутність та класифікація міжнародних вантажних перевезень

Міжнародні вантажні перевезення є однією з базових складових міжнародної логістики, оскільки забезпечують фізичне переміщення товарів між країнами та створюють матеріальну основу для здійснення зовнішньоторговельних операцій. Без транспортного забезпечення міжнародна торгівля не може бути реалізована в практичній площині, адже укладення контракту, митне оформлення, страхування, складування і розрахунки між контрагентами завершуються лише тоді, коли товар фактично доставлено до визначеного місця призначення. В загальному розумінні міжнародні вантажні перевезення можна визначити як організований процес переміщення вантажів між територіями двох або більше держав із використанням одного чи кількох видів транспорту, що супроводжується договірним, митним, документальним та організаційно-логістичним забезпеченням. На відміну від внутрішніх перевезень, міжнародні перевезення здійснюються в умовах перетину державних кордонів, взаємодії різних правових режимів, застосування міжнародних транспортних конвенцій і виконання вимог, установлених країнами відправлення, транзиту та призначення.

Правова природа міжнародного перевезення чітко простежується у Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів 1956 р. – CMR. Відповідно до цієї Конвенції, її положення застосовуються до договорів автомобільного перевезення вантажів за винагороду, якщо місце прийняття вантажу до перевезення і місце, передбачене для його доставки, розташовані у двох різних країнах, з яких принаймні одна є учасницею Конвенції [1]. Це положення дає змогу виокремити дві ключові ознаки міжнародного вантажного перевезення: просторову, пов’язану з переміщенням вантажу між державами, та правову, пов’язану із застосуванням міжнародно узгоджених правил перевезення.

Міжнародне вантажне перевезення не зводиться лише до руху транспортного засобу від пункту відправлення до пункту призначення. Воно охоплює більш широкий комплекс дій: прийняття вантажу до перевезення, оформлення транспортних документів, визначення маршруту, забезпечення належного режиму транспортування, проходження митних процедур, контроль за збереженням вантажу, передачу його одержувачу та врегулювання відповідальності сторін у разі затримки, втрати або пошкодження товару. Саме тому міжнародні перевезення доцільно розглядати як комплексну транспортно-логістичну послугу, у межах якої поєднуються технічні, правові, організаційні та комерційні елементи.

З економічної точки зору міжнародні вантажні перевезення виконують кілька важливих функцій. Вони забезпечують просторове з’єднання виробників, постачальників, посередників і споживачів, які розташовані в різних країнах; впливають на кінцеву вартість товару через транспортні витрати; визначають швидкість обігу товарних потоків; формують надійність міжнародних ланцюгів постачання. У цьому контексті якість транспортно-логістичної системи безпосередньо впливає на конкурентоспроможність підприємств і країн у міжнародній торгівлі. Саме тому Світовий банк у Logistics Performance Index оцінює логістичну ефективність країн через такі параметри, як якість інфраструктури, ефективність митного оформлення, простота організації міжнародних відправлень, компетентність логістичних послуг, можливість відстеження вантажів і своєчасність доставки [10].

Особливістю міжнародних вантажних перевезень є їх залежність від узгодженості дій багатьох учасників. До цього процесу залучаються вантажовідправники, вантажоодержувачі, перевізники, експедитори, митні брокери, страхові компанії, складські оператори, контролюючі органи та міжнародні інституції. Кожен із цих учасників виконує окрему функцію, але результат перевезення залежить від їхньої скоординованої взаємодії. Навіть за наявності справного транспорту та правильно складеного маршруту доставка може бути затримана через помилки в документах, невідповідність вантажу

заявленим характеристикам, ускладнення митного контролю або обмеження на транзит.

Важливою ознакою міжнародного вантажного перевезення є документальне підтвердження прийняття вантажу, умов його транспортування та відповідальності сторін. В автомобільних перевезеннях таку функцію виконує CMR-накладна, яка фіксує основні відомості про вантаж, відправника, перевізника, одержувача, маршрут і умови доставки [1]. Наявність транспортного документа має не лише облікове, а й доказове значення, оскільки дозволяє підтвердити факт прийняття вантажу до перевезення, його стан, кількість місць, вагу, особливі умови транспортування та межі відповідальності перевізника.

Міжнародні вантажні перевезення також пов’язані з митним контролем і транзитними процедурами. Для спрощення переміщення вантажів через кордони використовується система TIR, яка передбачає перевезення товарів у транспортних засобах або контейнерах під митними пломбами із застосуванням міжнародної гарантійної системи [5]. Її практичне значення полягає в тому, що вантаж може проходити територією кількох держав із мінімізацією повторних митних оглядів, якщо дотримано встановлених процедур і вимог [6].

Зміст міжнародних вантажних перевезень доцільно розглядати через поєднання трьох основних вимірів: транспортного, правового та логістичного. Транспортний вимір відображає фізичне переміщення вантажу певним видом транспорту. Правовий вимір охоплює міжнародні конвенції, договори, відповідальність сторін, митні правила та транспортні документи. Логістичний вимір пов’язаний із плануванням маршруту, вибором виду транспорту, оптимізацією витрат, управлінням строками доставки, контролем вантажу та інтеграцією перевезення в загальний ланцюг постачання.

Класифікація міжнародних вантажних перевезень має практичне значення, оскільки дозволяє визначити специфіку організації доставки, вимоги до транспортних засобів, характер документального оформлення, правовий режим перевезення та рівень відповідальності його учасників [2]. В табл. 1.1 наведено

узагальнення основних класифікаційних ознак міжнародних вантажних перевезень.

Таблиця 1.1

Класифікація міжнародних вантажних перевезень

Класифікаційна ознака	Основні види міжнародних вантажних перевезень	Практичне значення класифікації
За видом транспорту	автомобільні, залізничні, морські, авіаційні, внутрішні водні, трубопровідні, змішані	визначає інфраструктуру, швидкість, вартість і технологію доставки
За організаційною схемою	унімодальні, інтермодальні, мультимодальні, комбіновані	показує кількість залучених видів транспорту та спосіб координації доставки
За типом вантажу	генеральні, масові, наливні, насипні, небезпечні, швидкопсувні, негабаритні, контейнеризовані	визначає вимоги до транспорту, пакування, маркування, документів і безпеки
За правовим режимом	перевезення за міжнародними конвенціями, міждержавними угодами, національним законодавством, комерційними договорами	визначає правила відповідальності сторін, порядок оформлення документів і претензій
За територіальною ознакою	прямі міжнародні, транзитні, прикордонні, регіональні	характеризує географію маршруту та кількість залучених держав
За регулярністю	разові, регулярні, сезонні	використовується для планування транспортних потужностей і графіків доставки
За способом формування вантажної партії	повнокомплектні, збірні, контейнерні	впливає на вартість перевезення, консолідацію вантажів і вибір логістичної схеми

Джерело: складено автором за [1; 2; 4; 5; 6; 9; 12; 13].

Наведена класифікація показує, що міжнародні вантажні перевезення є складною системою, у якій вид транспорту, тип вантажу, маршрут, правовий режим і спосіб організації доставки взаємопов’язані між собою [4]. Транзитне автомобільне перевезення через кілька країн може потребувати застосування системи TIR для спрощення митних процедур [5; 6]. Залізничне перевезення вантажу підпорядковується іншим міжнародним правилам, ніж автомобільне, а морське перевезення має власну логіку організації, пов’язану з портами, судноплавними маршрутами та контейнерними лініями [9; 12].

Саме тому класифікація міжнародних вантажних перевезень виконує не лише описову, а й прикладну функцію. Вона дає змогу обґрунтувати вибір транспортної схеми, оцінити ризики, визначити необхідні документи, врахувати вимоги до вантажу та сформувати економічно доцільний маршрут доставки. Для подальшого дослідження міжнародних автомобільних вантажних перевезень така класифікація є методичною основою, оскільки дозволяє виокремити автомобільний транспорт серед інших видів перевезень і надалі проаналізувати його специфічні переваги, обмеження та роль у міжнародній логістиці.

Автомобільний транспорт посідає особливе місце у системі міжнародної логістики, оскільки забезпечує найбільш гнучку форму фізичного переміщення вантажів між учасниками зовнішньоекономічної діяльності. Його значення визначається не лише здатністю перевозити товари між країнами, а й можливістю інтегрувати різні етапи логістичного ланцюга: постачання сировини, доставку комплектуючих, обслуговування виробничих майданчиків, розподіл готової продукції, доставку до складів, терміналів, торговельних мереж або кінцевих споживачів. Місце автомобільного транспорту у міжнародній логістиці також можна пояснити через критерії логістичної ефективності. Світовий банк у Logistics Performance Index враховує якість інфраструктури, ефективність митного оформлення, простоту організації міжнародних відправлень, якість логістичних послуг, можливість відстеження вантажів і своєчасність доставки [10]. Всі ці компоненти безпосередньо стосуються автомобільних перевезень, оскільки саме вони часто найбільше залежать від прикордонних процедур, стану доріг, роботи митниці, цифровізації документів і здатності логістичних операторів контролювати рух вантажу в реальному часі.

Узагальнену роль автомобільного транспорту в міжнародній логістиці наведено в табл. 1.2.

Таблиця 1.2

Функціональне значення автомобільного транспорту в міжнародній логістиці

Функціональна характеристика	Зміст у міжнародній логістиці
Гнучкість маршруту	можливість адаптувати маршрут до потреб відправника, одержувача, стану інфраструктури та ситуації на кордонах

Доставка «від дверей до дверей»	забезпечення прямого зв'язку між місцем відправлення і місцем призначення без обов'язкової прив'язки до терміналів
Інтеграція з іншими видами транспорту	використання автомобільного транспорту на початковому або завершальному етапі мультимодальних та інтермодальних перевезень
Оперативність	придатність для регулярних, термінових, дрібнопартійних і регіональних поставок
Доступність для різних типів вантажів	можливість перевезення генеральних, збірних, швидкопсувних, контейнеризованих і спеціалізованих вантажів
Залежність від регуляторного середовища	необхідність дотримання міжнародних конвенцій, митних процедур, дозвільних правил і вимог безпеки

Джерело: складено автором за [1; 3; 4; 5; 6; 10].

Ефективність міжнародних автомобільних перевезень залежить від правового регулювання, митних процедур, стану інфраструктури, систем транзиту та рівня координації між країнами. Саме ця подвійна природа, висока гнучкість за одночасної залежності від міжнародного регуляторного середовища, визначає місце автомобільного транспорту в системі міжнародних вантажних перевезень.

В міжнародній торгівлі вибір виду транспорту визначається не лише географією маршруту, а й економічними, часовими, інфраструктурними та правовими параметрами доставки. Для вантажовласника важливими є вартість перевезення, строк доставки, надійність маршруту, доступність інфраструктури, збереження вантажу, можливість відстеження, гнучкість логістичної схеми та відповідність транспорту характеристикам товару. Саме тому автомобільні, залізничні, морські й авіаційні перевезення не варто розглядати як взаємозамінні в усіх випадках. Кожен вид транспорту має власну економічну нішу та виконує окрему функцію у міжнародних ланцюгах постачання.

Автомобільні перевезення є найбільш гнучкими з погляду маршруту та організації доставки. Їх основною перевагою є здатність забезпечувати пряме переміщення вантажу від відправника до одержувача без обов'язкової прив'язки до портів, залізничних станцій або аеропортів [1; 4; 5; 6].

Залізничні перевезення мають іншу логіку використання. Їх перевага полягає у здатності перевозити великі партії вантажів на значні відстані з

відносно стабільними графіками та високою вантажомісткістю. Залізниця є доцільною для перевезення сировини, промислових товарів, контейнерів, будівельних матеріалів, металопродукції та інших масових або регулярних вантажопотоків [12]. На відміну від автомобільного транспорту, залізниця рідко забезпечує повний цикл доставки без участі інших видів транспорту, тому часто потребує автомобільного підвезення на початковому або завершальному етапі маршруту.

Морські перевезення відіграють провідну роль у міжконтинентальній торгівлі та переміщенні великих обсягів вантажів на далекі відстані. Їх економічна перевага полягає у можливості транспортувати значні партії товарів з нижчими витратами на одиницю вантажу порівняно з іншими видами транспорту. Морський транспорт особливо ефективний для масових вантажів, енергоресурсів, зерна, руди, контейнеризованих товарів і продукції, для якої строк доставки не є критичним [9].

Авіаційні вантажні перевезення використовуються тоді, коли ключовим критерієм є швидкість доставки. Їх застосування є економічно виправданим для товарів із високою вартістю, обмеженим строком придатності або критичною потребою в оперативному постачанні. До таких вантажів належать фармацевтична продукція, медичні вироби, електроніка, комплектуючі для виробництва, документи, цінні товари, окремі швидкопсувні продукти [13]. Головним обмеженням авіаційного транспорту є висока вартість, а також обмеження щодо ваги, обсягу, типу вантажу та доступності аеропортової інфраструктури.

Порівняння різних видів транспорту показує, що кожен із них має власне співвідношення швидкості, вартості, вантажомісткості та гнучкості. В міжнародній практиці вибір виду транспорту часто здійснюється не за одним критерієм, а через поєднання кількох параметрів.

Сучасна міжнародна логістика дедалі частіше базується не на виборі одного виду транспорту, а на їх поєднанні. Автомобільний транспорт може забезпечувати початкову доставку товару до порту або залізничного терміналу,

морський транспорт, основну міжконтинентальну ділянку, залізниця – континентальне переміщення великих партій, а автомобіль – фінальну доставку до одержувача.

Для міжнародної торгівлі це має принципове значення, оскільки ефективність перевезення визначається не лише швидкістю руху транспортного засобу, а й узгодженістю всієї логістичної системи. Саме тому транспортна ефективність залежить від якості інфраструктури, митних процедур, міжнародних відправлень, логістичних послуг, відстеження вантажів і своєчасності доставки, що відображено у підході Світового банку до оцінювання логістичної результативності країн через Logistics Performance Index [10].

Міжнародні вантажні перевезення є складною транспортно-логістичною системою, що забезпечує переміщення товарів між країнами та поєднує фізичну доставку, організацію маршруту, документальне оформлення, митний супровід і взаємодію учасників логістичного ланцюга. Їх класифікація дозволяє визначити специфіку кожної транспортної операції та обґрунтувати вибір оптимальної моделі доставки. В системі міжнародної логістики автомобільний транспорт вирізняється гнучкістю, оперативністю, здатністю забезпечувати доставку «від дверей до дверей» і функцією зв’язку між окремими ланками мультимодальних перевезень.

1.2. Інституційне забезпечення міжнародних вантажних автомобільних перевезень

Міжнародні автомобільні вантажні перевезення здійснюються в багаторівневому інституційному середовищі, яке охоплює діяльність міжнародних організацій, транспортні конвенції, митні процедури, технічні стандарти та національні механізми правового регулювання. На відміну від внутрішніх перевезень, вони передбачають перетин державних кордонів, взаємодію з митними та контролюючими органами, оформлення транспортних документів, дотримання вимог до безпеки вантажу, транспортного засобу й

режиму роботи водіїв. Саме тому інституційне забезпечення виконує не лише регулятивну, а й координаційну функцію: воно уніфікує правила перевезення, зменшує адміністративні бар'єри, підвищує передбачуваність міжнародної доставки та створює правові умови для стабільного функціонування автомобільного транспорту в системі міжнародної торгівлі.

Одним із ключових елементів інституційного забезпечення міжнародних автомобільних перевезень є діяльність міжнародних організацій, які формують нормативне, координаційне та аналітичне середовище функціонування транспортно-логістичних систем. Їх роль полягає не лише у розробленні міжнародних конвенцій і стандартів, а й у гармонізації процедур перетину кордонів, спрощенні транзиту, підвищенні безпеки перевезень, розвитку цифрового документообігу та моніторингу стану міжнародної торгівлі й логістики.

Провідне місце у цій системі займає Європейська економічна комісія ООН UNECE. Її діяльність пов'язана з розробленням і супроводом міжнародних транспортних правових інструментів, які регулюють різні аспекти автомобільних перевезень, зокрема договір перевезення, перевезення небезпечних вантажів, митний транзит, технічні вимоги та безпеку дорожнього руху [2]. У сфері автомобільного транспорту UNECE виконує функцію інституційної платформи, через яку держави узгоджують спільні правила міжнародних перевезень, що особливо важливо для країн із різними національними правовими системами та адміністративними процедурами [3].

Важливим учасником інституційного забезпечення міжнародних автомобільних перевезень є Міжнародний союз автомобільного транспорту IRU. На відміну від міжурядових організацій, IRU представляє інтереси автомобільної транспортної галузі та безпосередньо пов'язаний із практичним функціонуванням міжнародних перевезень. Одним із центральних напрямів його діяльності є підтримка та адміністрування системи TIR, яка використовується для спрощення митного транзиту вантажів через території кількох держав [5]. Практичне значення цієї системи полягає в тому, що вона дає змогу перевозити

вантажі під митними пломбами із застосуванням міжнародно визнаної гарантійної системи, що зменшує кількість повторних митних процедур і скорочує адміністративне навантаження на перевізників [6].

Окреме значення для розвитку міжнародних перевезень має Світова організація торгівлі WTO. Вона не є спеціалізованою транспортною організацією, однак формує загальне інституційне середовище міжнародної торгівлі, у межах якого функціонують транспортні та логістичні послуги. Правила міжнародної торгівлі, прозорість торговельної політики, усунення надмірних бар'єрів і статистичний моніторинг товарних потоків безпосередньо впливають на обсяг і структуру попиту на міжнародні вантажні перевезення [7; 8]. Для автомобільного транспорту це має практичне значення, оскільки зростання міжнародної торгівлі збільшує потребу в регулярних, передбачуваних і юридично врегульованих перевезеннях між країнами.

Аналітичну роль у сфері міжнародної торгівлі й транспорту виконує UNCTAD. Її матеріали дозволяють оцінювати загальні тенденції розвитку транспортних систем, глобальних ланцюгів постачання, логістичних витрат і впливу кризових явищ на міжнародну доставку товарів [9]. Хоча значна частина аналітики UNCTAD стосується морського транспорту, її висновки мають ширше значення для всієї системи міжнародної логістики, оскільки автомобільні перевезення часто виконують функцію підвезення вантажів до портів, терміналів і логістичних центрів або забезпечують завершальну доставку товарів до одержувача.

Важливим джерелом оцінювання якості логістичного середовища є Logistics Performance Index Світового банку. Цей індекс враховує ефективність митного оформлення, якість торговельної й транспортної інфраструктури, простоту організації міжнародних відправлень, компетентність логістичних послуг, можливість відстеження вантажів і своєчасність доставки [10]. Для міжнародних автомобільних перевезень ці параметри мають безпосереднє значення, оскільки саме автомобільний транспорт часто найбільше залежить від стану прикордонної

інфраструктури, швидкості митних процедур, якості доріг, роботи логістичних операторів і можливості оперативного контролю за рухом вантажу.

Довгостроковий стратегічний контекст розвитку вантажного транспорту формує International Transport Forum при OECD. Його аналітичні матеріали розглядають транспортний попит, декарбонізацію, зміну структури вантажних потоків, інфраструктурні обмеження та вплив транспортної політики на економічний розвиток [11]. Для автомобільних перевезень це важливо з огляду на посилення екологічних вимог, цифровізацію транспортних операцій, потребу в оптимізації маршрутів і поступовий перехід до більш стійких моделей міжнародної логістики.

В сукупності діяльність міжнародних організацій створює інституційне середовище, без якого міжнародні автомобільні перевезення були б менш передбачуваними, дорожчими та більш залежними від розбіжностей між національними правилами.

Але інституційне забезпечення міжнародних автомобільних перевезень формується не лише через діяльність міжнародних організацій, а й через систему нормативних документів, які визначають правила виконання перевезень. Такі документи доцільно розглядати за трьома рівнями: міжнародним, регіональним і національним. Міжнародний рівень охоплює конвенції та угоди, що встановлюють загальні правила для перевезень між державами. Регіональний рівень конкретизує ці правила в межах окремих інтеграційних об’єднань, насамперед ЄС. Національний рівень забезпечує імплементацію міжнародних і регіональних норм у правову систему конкретної держави.

На міжнародному рівні базове значення для автомобільних вантажних перевезень має Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів 1956 р. CMR. Вона визначає правові засади договору перевезення, порядок оформлення CMR-накладної, обов’язки відправника і перевізника, межі відповідальності перевізника, а також порядок пред’явлення претензій у разі втрати, пошкодження або затримки вантажу [1]. Практичне значення CMR полягає в тому, що вона уніфікує правила договірних відносин між учасниками

міжнародного автомобільного перевезення і зменшує ризик різного тлумачення прав та обов'язків сторін у різних країнах.

Розвиток електронного документообігу в міжнародних автомобільних перевезеннях пов'язаний із Додатковим протоколом до CMR щодо електронної накладної e-CMR. Вона створює правову основу для використання електронної форми транспортної накладної замість паперової, якщо сторони перевезення застосовують відповідні електронні засоби фіксації та передачі даних [14] і сприяє скороченню паперового документообігу, прискоренню обміну інформацією між учасниками перевезення, підвищенню прозорості контролю за вантажем і зменшенні адміністративних витрат.

Окремий блок міжнародного регулювання стосується митного транзиту. Для автомобільних перевезень ключову роль відіграє Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП, Конвенція TIR 1975 р. Вона встановлює правила перевезення вантажів під митними пломбами із використанням міжнародної гарантійної системи [15]. Її застосування дозволяє скоротити кількість митних процедур під час перетину транзитних кордонів, оскільки вантаж не потребує повного митного огляду в кожній країні маршруту за умови дотримання встановлених правил. Для міжнародного автомобільного транспорту це має особливе значення, оскільки типові маршрути часто проходять через території кількох держав.

Важливим міжнародним документом є Європейська угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів, ADR, яка регулює перевезення вантажів, які можуть становити загрозу для життя і здоров'я людей, довкілля, транспортної інфраструктури або майна. ADR визначає класифікацію небезпечних вантажів, вимоги до пакування, маркування, транспортних засобів, документації та підготовки учасників перевезення [4]. Застосування угоди забезпечує підвищений рівень безпеки під час транспортування хімічних речовин, паливно-мастильних матеріалів, газів, вибухових, токсичних, корозійних та інших небезпечних матеріалів.

До міжнародних документів соціально-безпекового спрямування належить Європейська угода щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення, AETR., яка встановлює правила щодо режиму праці та відпочинку водіїв, що здійснюють міжнародні перевезення [16] і запобігає перевтомі водіїв, підвищенні безпеки дорожнього руху та гармонізації соціальних умов роботи екіпажів у міжнародних автомобільних перевезеннях.

На регіональному рівні особливо розвиненою є система регулювання автомобільних перевезень у ЄС. Одним із ключових документів є Регламент (ЕС) № 1072/2009, який встановлює спільні правила доступу до ринку міжнародних автомобільних вантажних перевезень. Він визначає умови виконання міжнародних перевезень у межах ЄС, зокрема необхідність наявності ліцензії Співтовариства для перевізників, які здійснюють такі операції [17]. Документ формує правову основу для функціонування єдиного ринку автомобільних вантажних перевезень і сприяє уніфікації умов конкуренції між перевізниками. Пов’язаним із ним є Регламент (ЕС) № 1071/2009, який встановлює спільні правила доступу до професії автомобільного перевізника, визначає основні вимоги до суб’єктів, які здійснюють перевезення, зокрема наявність доброї репутації, фінансової спроможності, професійної компетентності та реального місця провадження діяльності [18].

Подальше оновлення європейських правил відбулося в межах Mobility Package, частиною якого є Регламент (EU) 2020/1055, який вніс зміни до Регламентів № 1071/2009 і № 1072/2009, уточнивши окремі вимоги до діяльності автомобільних перевізників і доступу до ринку міжнародних перевезень [19]. Його поява засвідчує, що регулювання автомобільного транспорту є динамічним процесом: воно змінюється під впливом розвитку ринку, необхідності посилення контролю, боротьби з недобросовісною конкуренцією та потреби гармонізації правил між державами.

Окреме місце в регіональному регулюванні займають документи, пов’язані з режимом праці водіїв і контролем за його дотриманням. Регламент (ЕС) № 561/2006 встановлює правила щодо часу керування, перерв і періодів

відпочинку водіїв автомобільного транспорту [20]. Значення Регламенту виходить за межі суто трудового регулювання, оскільки режим роботи водія безпосередньо впливає на безпеку дорожнього руху, стабільність графіків доставки та відповідальність перевізника перед замовником.

Контроль за дотриманням цих правил пов’язаний із використанням тахографів. Регламент (EU) № 165/2014 визначає правила щодо тахографів у дорожньому транспорті, які фіксують дані про рух транспортного засобу, час керування, перерви та відпочинок водія [21]. Тахографи є технічним інструментом контролю, без якого складно забезпечити реальне виконання соціальних норм у міжнародних автомобільних перевезеннях.

Додатково Директива 2006/22/ЕС встановлює мінімальні умови контролю за дотриманням соціального законодавства у сфері автомобільного транспорту [22], що сприяє формуванню спільних підходів до перевірок, моніторингу та адміністративного контролю, щоб уникати ситуацій, коли формальні правила щодо режиму праці водіїв існують, але не забезпечуються належними механізмами перевірки.

На національному рівні регулювання міжнародних автомобільних перевезень здійснюється через закони та підзаконні акти держав, які визначають загальні правила функціонування автомобільного транспорту й порядок застосування міжнародних зобов’язань. Для прикладу проаналізуємо інституційні передумови функціонування автомобільного вантажного транспорту України

В Україні базовим нормативним актом є Закон України «Про автомобільний транспорт», який визначає правові, організаційні та соціально-економічні засади діяльності автомобільного транспорту [23], що формує загальну рамку для діяльності автомобільних перевізників, організації перевезень, державного контролю та забезпечення безпеки транспортного процесу.

Імплементація міжнародних транспортних конвенцій в Україні здійснюється через відповідні закони про приєднання до них. Зокрема, Україна приєдналася до Конвенції CMR, що створило правові передумови для

застосування її положень у міжнародних автомобільних перевезеннях за участю українських перевізників, відправників і одержувачів [24]. Участь у CMR дозволяє українським суб'єктам міжнародних перевезень працювати за уніфікованими правилами, визнаними іншими державами-учасницями. Також Україна бере участь у Конвенції TIR 1975 р., що має практичне значення для міжнародного транзиту вантажів із використанням книжки МДП [25]. Для українських автомобільних перевізників це створює можливість застосовувати міжнародну систему митних гарантій, що спрощує проходження транзитних процедур і підвищує передбачуваність міжнародних маршрутів.

Окреме значення має приєднання України до ADR, оскільки перевезення небезпечних вантажів потребує спеціального правового режиму, узгодженого з міжнародними вимогами [26] і дозволяє застосовувати в Україні єдині правила класифікації, маркування, пакування та транспортування небезпечних вантажів, що є необхідною умовою участі українських перевізників у міжнародному ринку таких послуг.

В табл. 1.4 було узагальнено систему документів, що регулюють міжнародні автомобільні перевезення на трьох рівнях.

Таблиця 1.4

Основні документи регулювання міжнародних автомобільних перевезень

Рівень регулювання	Сфера регулювання
Міжнародний	договір міжнародного автомобільного перевезення; електронна накладна; митний транзит; перевезення небезпечних вантажів; режим праці екіпажів
Регіональний (на прикладі ЄС)	доступ до ринку автомобільних вантажних перевезень; умови професійної діяльності перевізника; оновлення правил ринку; час керування і відпочинку; тахографи; контроль
Національний (на прикладі України)	загальні засади діяльності автомобільного транспорту; імплементація міжнародних конвенцій; участь України в міжнародних системах регулювання

Джерело: складено автором за [1; 4; 14-26]

Система нормативних документів у сфері міжнародних автомобільних перевезень має багаторівневу структуру. Міжнародні конвенції забезпечують

уніфікацію базових правил перевезення, транзиту, документообігу та безпеки. Регіональні акти, зокрема в межах ЄС, деталізують умови доступу до ринку, професійні вимоги до перевізників, соціальні норми роботи водіїв і механізми контролю. Національне законодавство забезпечує застосування цих норм у межах конкретної держави та створює правову основу для діяльності перевізників.

Висновки до першого розділу

1. Досліджено міжнародні вантажні перевезення як багатокомпонентну систему, у межах якої поєднувалися транспортний, правовий, логістичний, митний і комерційний аспекти переміщення товарів між країнами. Визначено, що зміст міжнародного перевезення не обмежувався безпосереднім рухом транспортного засобу, а охоплював прийняття вантажу до перевезення, оформлення транспортних документів, визначення маршруту, забезпечення належних умов транспортування, проходження митних процедур, контроль за збереженням вантажу, передачу його одержувачу та врегулювання відповідальності сторін. Встановлено, що важливими елементами міжнародних вантажних перевезень виступали CMR-накладна, система TIR, міжнародні транспортні конвенції, митні правила, договірні зобов’язання та координація між вантажовідправниками, перевізниками, експедиторами, митними брокерами, страховими компаніями, складськими операторами й контролюючими органами. Охарактеризовано основні види міжнародних вантажних перевезень і показано, що автомобільний, залізничний, морський та авіаційний транспорт мали різні функціональні можливості, економічні переваги й організаційні обмеження. Особливе місце відведено автомобільному транспорту, який забезпечував гнучкість маршруту, оперативність, доставку «від дверей до дверей», доступність для різних типів вантажів та інтеграцію з іншими видами транспорту в межах мультимодальних і інтермодальних схем. Встановлено, що ефективність міжнародних вантажних перевезень залежала від якості інфраструктури, митного

оформлення, логістичних послуг, можливості відстеження вантажів, своєчасності доставки та узгодженості дій усіх учасників транспортно-логістичного процесу.

2. Проаналізовано систему нормативного регулювання міжнародних автомобільних вантажних перевезень на міжнародному, регіональному та національному рівнях. Визначено, що міжнародний рівень охоплював ключові конвенції та угоди, які встановлювали базові правила договору перевезення, транспортного документообігу, митного транзиту, перевезення небезпечних вантажів і режиму праці екіпажів. Розкрито значення Конвенції CMR як правової основи договору міжнародного автомобільного перевезення вантажів, Додаткового протоколу щодо e-CMR як інструменту цифровізації транспортної накладної, Конвенції TIR як механізму спрощення митного транзиту, ADR як документа безпекового регулювання перевезень небезпечних вантажів та AETR як основи гармонізації режиму праці й відпочинку водіїв. На регіональному рівні охарактеризовано нормативну систему ЄС, що визначала доступ до ринку міжнародних автомобільних перевезень, професійні вимоги до перевізників, оновлення правил у межах Mobility Package, режим керування і відпочинку водіїв, використання тахографів та механізми контролю. На національному рівні розглянуто приклад України, де Закон України «Про автомобільний транспорт» і приєднання до CMR, TIR та ADR формували правові передумови участі українських перевізників у міжнародному ринку автомобільних транспортних послуг. Встановлено, що багаторівнева система регулювання забезпечувала узгодження міжнародних стандартів із регіональними й національними нормами, що мало практичне значення для організації перевезень, зниження правових ризиків, спрощення транзитних процедур і підвищення безпеки міжнародної доставки вантажів.

РОЗДІЛ 2. ОСОБЛИВОСТІ МІЖНАРОДНИХ АВТОМОБІЛЬНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ МІЖ КРАЇНАМИ ЄС

2.1. Динаміка міжнародних вантажних автомобільних перевезень у ЄС

Міжнародні автомобільні вантажні перевезення відіграють ключову роль у функціонуванні внутрішнього ринку Європейського Союзу, забезпечуючи переміщення товарів між країнами-членами в межах інтегрованих виробничо-логістичних ланцюгів. Високий рівень територіальної інтеграції, розвиток транс'європейської транспортної мережі TEN-T, зростання електронної комерції сприяли посиленню значення автомобільного транспорту у структурі внутрішніх вантажопотоків ЄС.

Протягом 2015–2024 рр. ринок міжнародних автомобільних перевезень у ЄС зазнав суттєвих структурних та динамічних змін під впливом пандемії COVID-19, енергетичної кризи, трансформації логістичних маршрутів і зміни конкурентних позицій окремих країн-перевізників. Для оцінки масштабів і тенденцій розвитку міжнародних автомобільних перевезень доцільно проаналізувати динаміку загального обсягу перевезених вантажів у країнах ЄС (рис. 2.1).

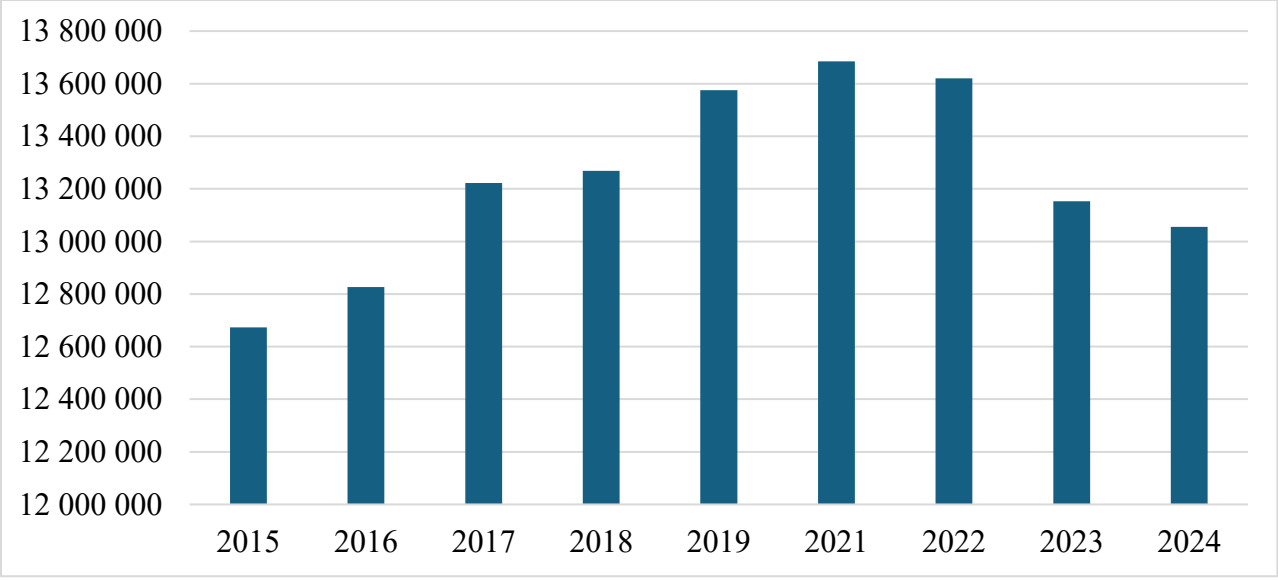


Рис. 2.1. Динаміка міжнародних автомобільних вантажних перевезень у ЄС у 2015-2024 рр., тис. т. Складено автором за [27]

Аналіз рис. 2.1 свідчить про загальне зростання обсягів міжнародних автомобільних вантажних перевезень в ЄС протягом досліджуваного періоду, хоча динаміка розвитку ринку була нерівномірною. У 2015-2019 рр. спостерігалося стабільне нарощування обсягів перевезень і було зумовлено активізацією внутрішньої торгівлі ЄС, розширенням транскордонних виробничих ланцюгів та зростанням попиту на автомобільні логістичні послуги. Найвищий показник міжнародних автомобільних перевезень зафіксовано у 2021 р., 13,69 млрд т. Відновлення ринку після пандемічних обмежень супроводжувалося компенсаційним зростанням вантажопотоків, активізацією електронної комерції та прискореним відновленням промислового виробництва в окремих країнах ЄС.

Протягом 2022-2024 рр. простежується поступове скорочення обсягів перевезень, що значною мірою пов’язана з уповільненням економічного зростання в ЄС, енергетичною кризою, інфляційним тиском, зростанням витрат на паливо та зниженням промислової активності у країнах Західної Європи.

Для більш глибокого дослідження тенденцій розвитку міжнародних автомобільних перевезень у ЄС доцільно перейти до аналізу динаміки перевезень у розрізі окремих країн-членів. Динаміка міжнародних автомобільних перевезень у країнах ЄС у 2015-2024 рр. наведена у додатку А.

Як видно з додатку А найбільші обсяги міжнародних автомобільних перевезень протягом усього досліджуваного періоду забезпечували Німеччина, Франція, Польща та Іспанія, які формують основу внутрішнього вантажного ринку ЄС. Абсолютним лідером за обсягами міжнародних автомобільних перевезень залишалася Німеччина. У 2015 р. обсяг перевезень становив 3,04 млрд т, а максимального значення було досягнуто у 2019 р. – 3,21 млрд т. однак, в 2021-2024 рр. спостерігалося поступове скорочення показників. Одночасно суттєво посилилися позиції Польщі, яка фактично перетворилася на одного з ключових транспортно-логістичних операторів ЄС. Протягом 2015-2024 рр. обсяг міжнародних перевезень зріс з 1,26 млрд т до 1,53 млрд т, а пік припав на

2022 р. (1,60 млрд т.), що пояснюється вигідним географічним положенням країни, нижчими витратами на транспортні послуги порівняно із Західною Європою, а також активною інтеграцією польських перевізників у міжнародні логістичні ланцюги ЄС.

Стабільне зростання демонструвала Іспанія, що свідчить про посилення ролі Іспанії у формуванні вантажопотоків між Піренейським півостровом та центральною частиною Європи. В цей же період Франція, попри збереження значних масштабів перевезень, демонструвала тенденцію до поступового скорочення. Серед країн Центрально-Східної Європи особливо помітною є динаміка Румунії та Литви. У Румунії обсяги міжнародних перевезень зросли більш ніж у 1,6 рази, у Литві більш ніж у 2,3 рази і свідчить про поступове зміщення транспортно-логістичної активності у східному напрямі внаслідок розширення внутрішнього ринку ЄС та активізації перевезень між Західною і Центрально-Східною Європою.

Помірне зростання також характерне для Італії, Австрії, Хорватії та Словенії. Однак окремі країни демонстрували скорочення та стагнацію в динаміці перевезень, зокрема, у Греції обсяги міжнародних автомобільних перевезень скоротилися з 420,0 млн т у 2015 р. до 258,8 млн т у 2024 р., а в Португалії, з 150,4 млн т до 115,1 млн т. Аналогічна тенденція простежується у Фінляндії та Бельгії.

Для оцінки структурних змін на ринку міжнародних автомобільних перевезень доцільно проаналізувати темпи зміни обсягів перевезень у країнах ЄС у 2015-2024 рр., рис. 2.2.

Дані рис. 2.2 підтверджують суттєву нерівномірність розвитку міжнародних автомобільних перевезень у країнах ЄС протягом досліджуваного періоду. В цілому по ЄС обсяги міжнародних автомобільних перевезень зросли лише на 3,0%, що свідчить про відносно помірну загальноєвропейську динаміку та високу залежність ринку від економічної кон’юнктури, енергетичних витрат і трансформації виробничо-логістичних ланцюгів.

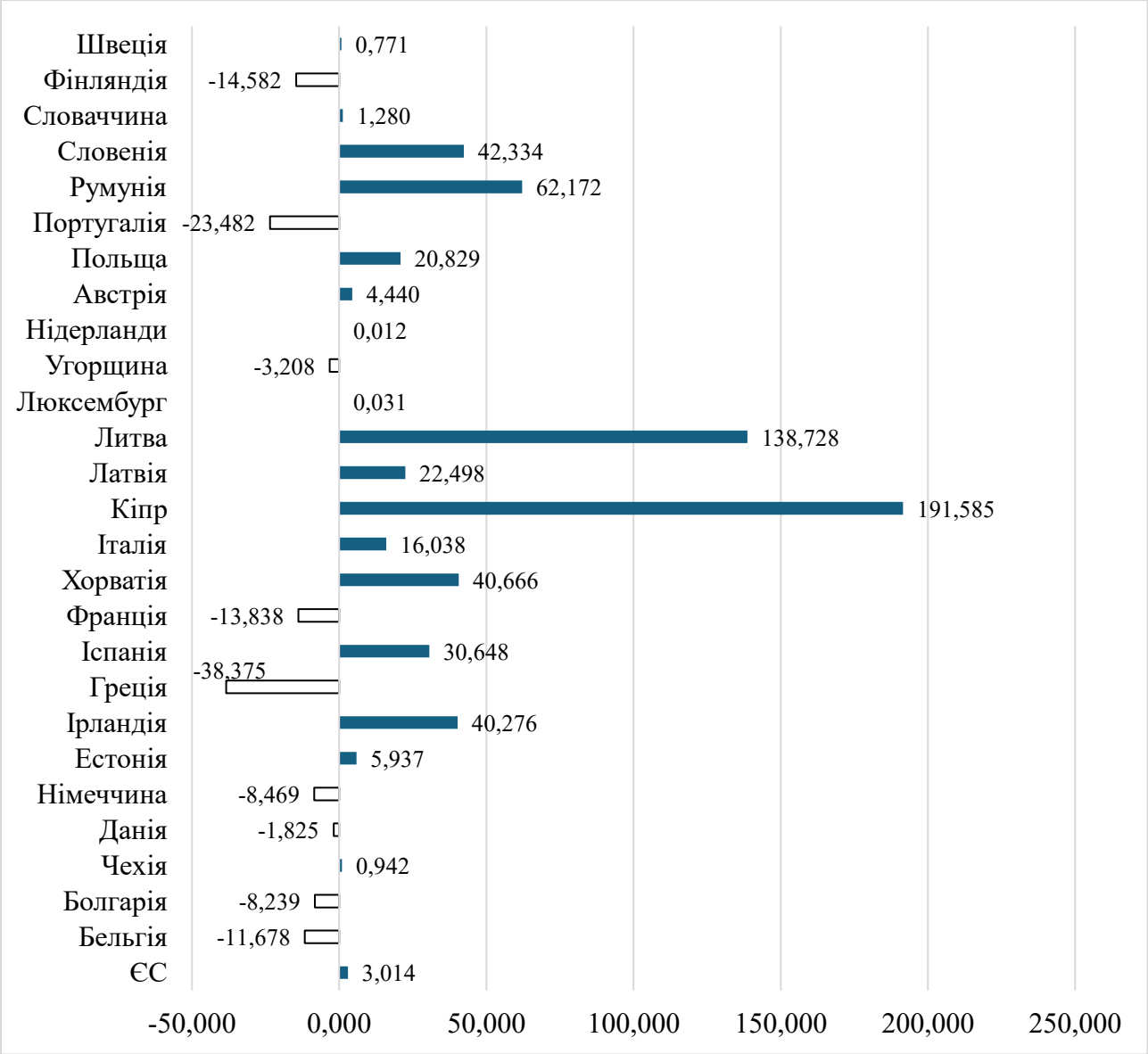


Рис. 2.2. Зміни обсягів міжнародних автомобільних вантажних перевезень у країнах ЄС у 2015-2024 рр., %. Складено автором за [27]

Найвищі темпи зростання продемонстрували країни Центрально-Східної Європи. Абсолютним лідером став Кіпр, де обсяги перевезень зросли на 191,6%, однак у даному випадку значний приріст частково пояснюється невеликими базовими обсягами перевезень у 2015 р. Суттєве зростання також зафіксовано у Литві (138,7%), Румунії (62,2%), Словенії (42,3%), Хорватії (40,7%), Ірландії (40,3%) та Іспанії (30,6%). Стабільне зростання також демонструвала Польща (20,8%), яка за досліджуваний період закріпила позиції одного з провідних транспортно-логістичних центрів ЄС. Низка країн Західної та Південної Європи продемонструвала скорочення обсягів міжнародних автомобільних перевезень.

Найбільше падіння зафіксовано у Греції (-38,4%), Португалії (-23,5%), Фінляндії (-14,6%), Франції (-13,8%), Бельгії (-11,7%) та Німеччині (-8,5%).

Отримані результати свідчать про поступову трансформацію географічної структури міжнародного автомобільного транспортного ринку ЄС, у межах якої роль традиційних західноєвропейських логістичних центрів поступово зменшується, а країни Центрально-Східної Європи нарощують свою присутність у системі міжнародних вантажоперевезень.

Після аналізу динаміки фізичних обсягів міжнародних автомобільних перевезень доцільно перейти до оцінки вантажообігу, який більш повно характеризує масштаби транспортної роботи та інтенсивність функціонування міжнародних логістичних ланцюгів у межах ЄС, рис. 2.3. На відміну від показника перевезених тон, тонна-кілометр враховує не лише обсяг вантажу, але й відстань його транспортування, що дозволяє оцінити рівень просторової інтеграції транспортного ринку ЄС.

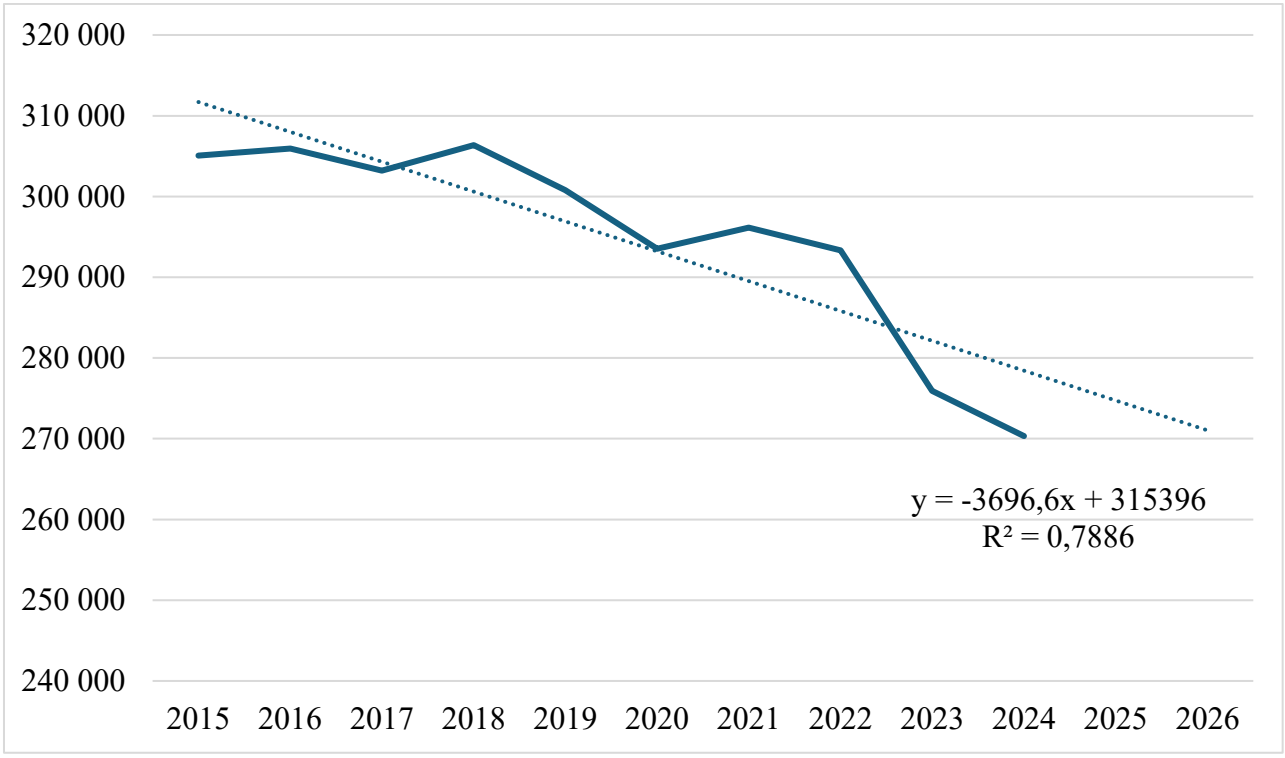


Рис. 2.3. Динаміка міжнародного вантажообігу автомобільного транспорту в ЄС у 2015-2024 рр., млн т/км. Складено автором за [27]

Аналіз рис. 2.3 свідчить про загальне скорочення міжнародного вантажообігу автомобільного транспорту в ЄС в 2015-2024 рр. Протягом 2015-2018 рр. показники вантажообігу залишалися відносно стабільними та коливалися в межах 303-306 млрд т/км. Починаючи з 2019 р., спостерігається поступове зниження вантажообігу, яке суттєво посилилося після пандемії COVID-19. У 2020 р. відбулося скорочення міжнародної транспортної активності внаслідок обмеження мобільності, порушення логістичних ланцюгів та зниження обсягів промислового виробництва. Незважаючи на часткове відновлення у 2021 р., уже у 2022-2024 рр. спадна тенденція знову посилилася. Коефіцієнт детермінації лінійної регресії R2 =0,7886 свідчить про достатньо високий рівень узгодженості між часовим фактором і динамікою міжнародного вантажообігу автомобільного транспорту і підтверджує наявність стійкої тенденції до поступового скорочення інтенсивності міжнародних автомобільних перевезень у ЄС упродовж досліджуваного періоду.

Для більш детального дослідження особливостей функціонування міжнародного автомобільного транспорту в ЄС доцільно проаналізувати динаміку міжнародного вантажообігу у розрізі окремих країн-членів, яка наведена у додатку Б.

Проведений аналіз динаміки міжнародного вантажообігу автомобільного транспорту в країнах ЄС у 2015-2024 рр. свідчить про значну диференціацію рівня транспортної активності між державами-членами та поступову трансформацію просторової структури міжнародних логістичних потоків у межах ЄС. Найвищі показники міжнародного вантажообігу протягом досліджуваного періоду були характерні для Німеччини, Польщі, Іспанії та Франції, які формують основу міжнародної автомобільної логістики ЄС.

Найбільший обсяг міжнародного вантажообігу традиційно забезпечувала Німеччина. У 2015 р. показник становив 305,1 млрд т/км, однак упродовж наступних років спостерігалася тенденція до поступового скорочення, до 270,3 млрд т/км у 2024 р. Зниження міжнародного вантажообігу Німеччини відображає уповільнення промислової активності, структурні зміни в європейському

виробництві та часткову переорієнтацію транспортно-логістичних потоків у напрямі Центрально-Східної Європи.

Одночасно відбулося суттєве посилення позицій Польщі, яка фактично стала одним із ключових центрів міжнародних автомобільних перевезень в ЄС. За 2015-2024 рр. міжнародний вантажообіг Польщі зріс із 260,7 млрд т/км до 368,3 млрд т/км, а максимального значення досяг у 2022 р. (385,1 млрд т/км.) З 2017 р. Польща випередила Німеччину за обсягами міжнародного вантажообігу автомобільного транспорту, що свідчить про кардинальну трансформацію структури європейського транспортного ринку.

Суттєве зростання міжнародного вантажообігу також характерне для Іспанії, де показник зріс із 209,4 млрд т/км у 2015 р. до 271,6 млрд т/км у 2024 р. і свідчить про посилення транспортно-логістичних зв'язків між Піренейським півостровом та центральною частиною Європи, а також про активний розвиток міжнародних автотранспортних коридорів у південно-західному напрямі. Високі показники міжнародного вантажообігу зберігала Франція, хоча динаміка країни була менш стабільною. Помітне посилення транспортної активності характерне для країн Центрально-Східної Європи, насамперед Литви, Румунії, Чехії та Італії. У Литві міжнародний вантажообіг зріс більш ніж у 2,5 рази, з 26,5 млрд т/км у 2015 р. до 66,2 млрд т/км у 2024 р. У Румунії показник збільшився з 39,0 млрд т/км до 67,4 млрд т/км, а в Чехії, з 58,8 млрд т/км до 70,5 млрд т/км.

Окремі країни демонстрували спад або стагнацію міжнародного вантажообігу, зокрема, скорочення показників спостерігалося у Бельгії, Болгарії, Португалії, Угорщині, Нідерландах та Швеції. В Португалії міжнародний вантажообіг знизився з 31,8 млрд т/км у 2015 р. до 23,1 млрд т/км у 2024 р., що стало одним із найсуттєвіших спадів серед країн ЄС.

В цілому результати аналізу свідчать про поступове зміщення центру міжнародної автомобільної логістики ЄС у напрямі Центрально-Східної Європи. Зростання міжнародного вантажообігу в Польщі, Румунії, Литві та Чехії відображає структурну трансформацію транспортного ринку ЄС, в межах якої роль країн ЦСЄ у міжнародних перевезеннях постійно посилюється.

Для більш повної оцінки структурних трансформацій міжнародного автомобільного транспорту в ЄС доцільно проаналізувати темпи зміни міжнародного вантажообігу у країнах-членах за весь період дослідження. Порівняння показників 2024 р. відносно 2015 р. дозволяє виявити держави з найбільш динамічним розвитком міжнародних автомобільних перевезень, а також оцінити зміни у просторовій концентрації транспортно-логістичної активності в межах ЄС, рис. 2.4.

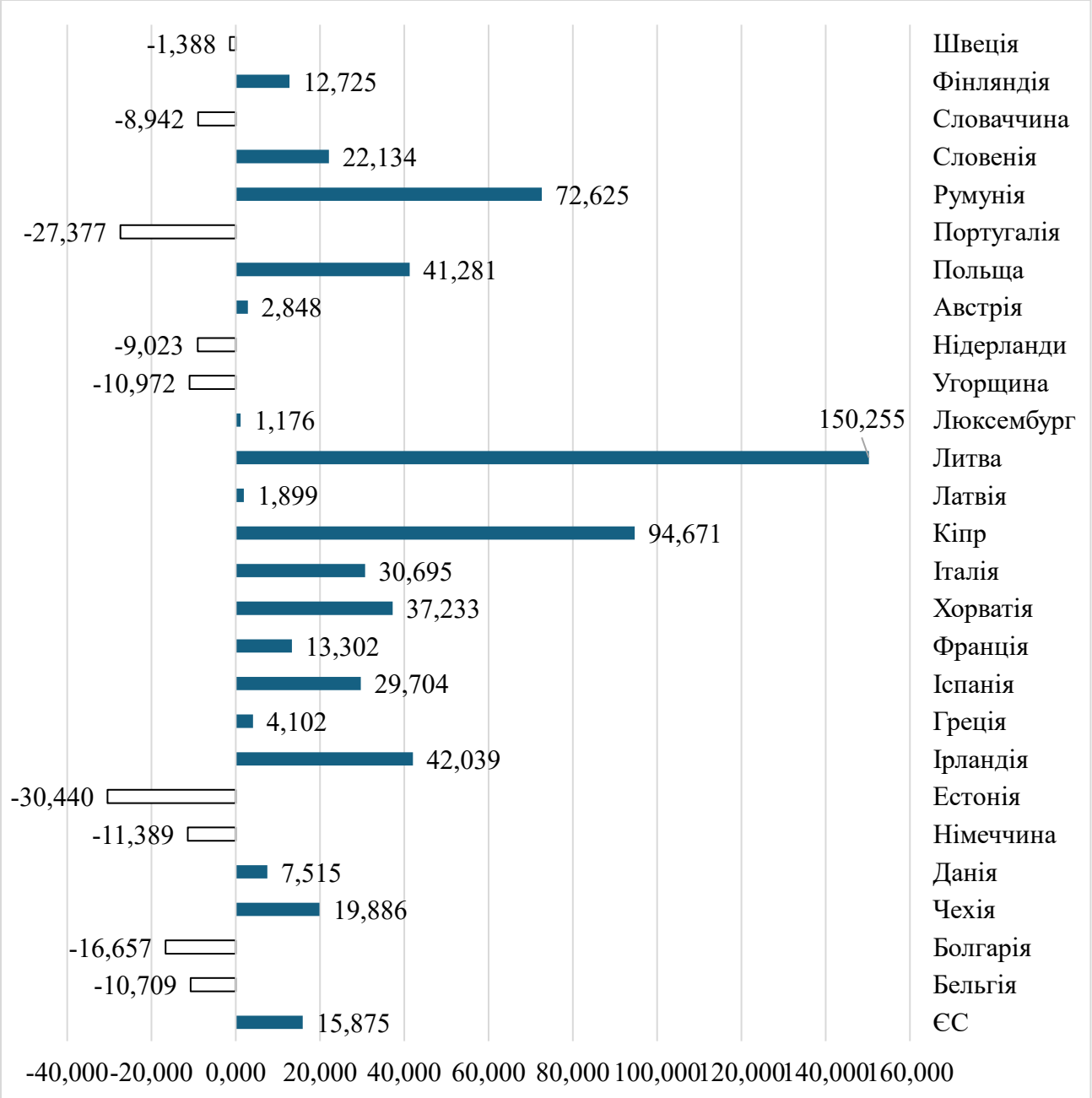


Рис. 2.4. Зміни міжнародного вантажообігу автомобільного транспорту в країнах ЄС у 2015-2024 рр., %. Складено автором за [27]

Аналіз рис. 2.4 свідчить про суттєву диференціацію темпів зміни міжнародного вантажообігу автомобільного транспорту серед країн ЄС в 2015-2024 рр. В цілому по ЄС міжнародний вантажообіг зріс на 15,9%, що підтверджує помірне розширення міжнародної транспортної активності в межах європейського ринку.

Найвищі темпи зростання міжнародного вантажообігу зафіксовано у країнах Центрально-Східної Європи. Абсолютним лідером стала Литва, де показник зріс на 150,3% і відображає суттєве посилення ролі країни у міжнародних транспортно-логістичних операціях ЄС. Висока динаміка також характерна для Кіпру (94,7%), Румунії (72,6%), Ірландії (42,0%), Польщі (41,3%), Хорватії (37,2%) та Італії (30,7%). Особливо важливим є зростання міжнародного вантажообігу Польщі, яка за досліджуваний період перетворилася на одного з ключових операторів міжнародного автомобільного транспорту в Європейському Союзі.

Помірне зростання продемонстрували також Чехія (19,9%), Франція (13,3%), Фінляндія (12,7%) та Данія (7,5%). Але окремі країни Західної та Південної Європи характеризувалися скороченням міжнародного вантажообігу. Найбільше зниження спостерігалося в Естонії (-30,4%), Португалії (-27,4%), Болгарії (-16,7%), Німеччині (-11,4%), Угорщині (-11,0%), Бельгії (-10,7%), Нідерландах (-9,0%) та Словаччині (-8,9%).

Важливим є скорочення міжнародного вантажообігу Німеччини, яка є багаторічним лідером транспортного ринку ЄС і підтверджує поступову трансформацію географічної структури міжнародних автомобільних перевезень у межах ЄС та часткове зміщення транспортно-логістичної активності у напрямі країн Центрально-Східної Європи.

Отримані результати підтверджують, що упродовж 2015-2024 рр. міжнародний автомобільний транспорт ЄС характеризувався не лише зміною масштабів перевезень, а й суттєвою трансформацією просторової структури транспортного ринку, у межах якої роль нових транспортно-логістичних центрів поступово посилювалася.

Після аналізу динаміки міжнародних автомобільних перевезень та вантажообігу доцільно оцінити місце автомобільного транспорту у загальній структурі внутрішніх вантажних перевезень ЄС, рис. 2.5.

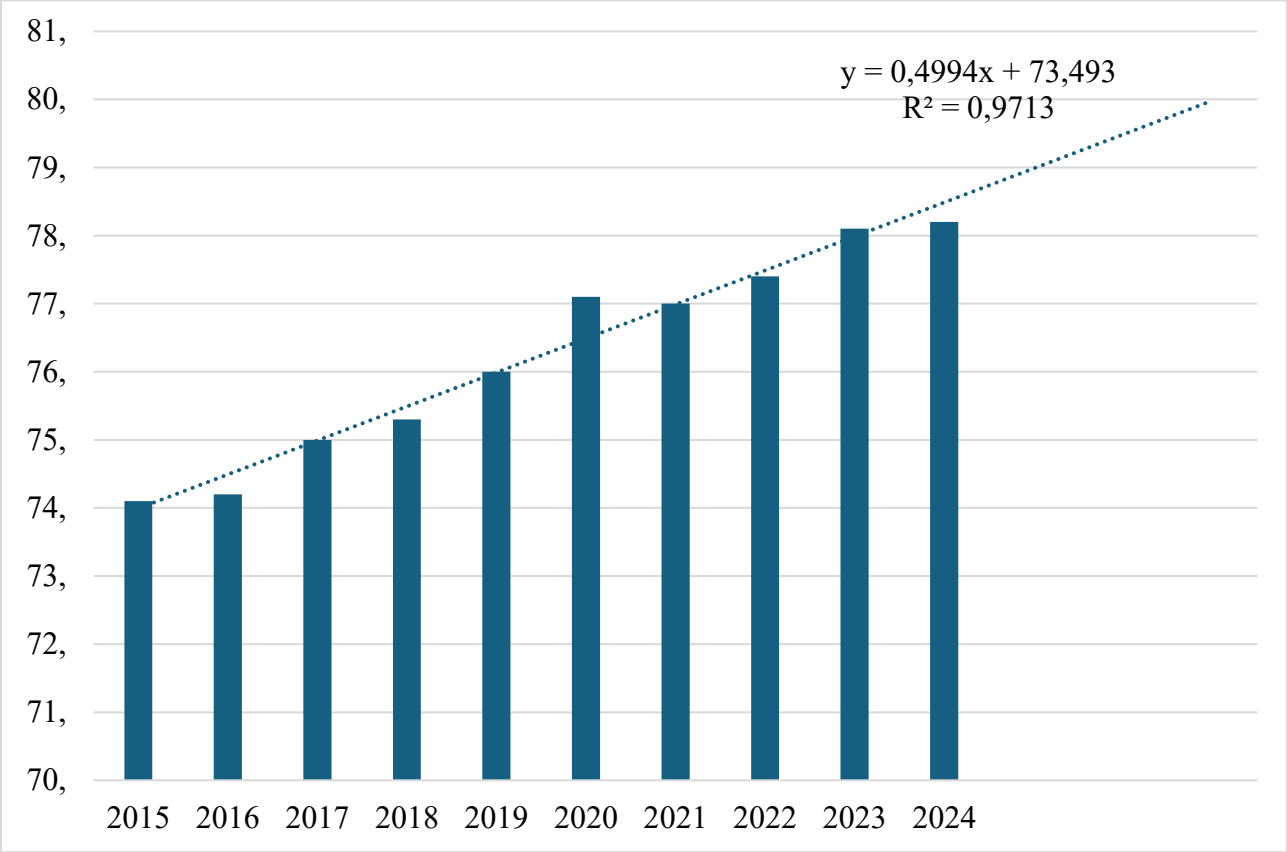


Рис. 2.5. Частка автомобільного транспорту у структурі внутрішніх вантажних перевезень ЄС у 2015-2024 рр., %. Складено автором за [28]

Аналіз рис. 2.5 свідчить про поступове посилення ролі автомобільного транспорту у структурі внутрішніх вантажних перевезень ЄС протягом 2015-2024 рр. Якщо у 2015 р. частка автомобільного транспорту становила близько 74,1%, то у 2024 р. показник перевищив 78%. Коефіцієнт детермінації лінійної регресії R2=0,9713 підтверджує високий рівень стійкості висхідного тренду та свідчить про системний характер зростання ролі автомобільного транспорту у вантажній транспортній системі ЄС.

Особливо помітне зростання спостерігалося у 2019-2020 рр., коли частка автомобільного транспорту перевищила 77%. Навіть попри пандемію COVID-19, енергетичну кризу та порушення міжнародних логістичних ланцюгів,

автомобільний транспорт не лише зберіг домінуючі позиції, а й продовжив нарощувати свою частку у структурі внутрішніх вантажних перевезень ЄС.

Подібна тенденція значною мірою пояснюється високою операційною гнучкістю автомобільного транспорту, можливістю доставки вантажів безпосередньо до кінцевого споживача, швидкою адаптацією до змін логістичних маршрутів та активним розвитком електронної комерції. Саме автомобільний транспорт найбільш ефективно забезпечує функціонування коротких і середніх логістичних ланцюгів, які переважають у внутрішній торгівлі ЄС.

Для більш детального дослідження структурних особливостей функціонування транспортної системи ЄС доцільно проаналізувати частку автомобільного транспорту у вантажних перевезеннях у розрізі окремих країн-членів ЄС. Відповідні дані наведені у додатку В.

Аналіз частки автомобільного транспорту у структурі внутрішніх вантажних перевезень країн ЄС у 2015-2024 рр. свідчить про суттєву диференціацію транспортних систем держав-членів та різний рівень залежності національної логістики від автомобільного транспорту. У більшості країн ЄС автомобільний транспорт є домінуючим видом вантажних перевезень, однак масштаби його переважання суттєво відрізняються залежно від географічних, інфраструктурних та економічних особливостей держав.

Найвищий рівень домінування автомобільного транспорту характерний для острівних та периферійних країн ЄС. У Кіпрі та Мальті частка автомобільного транспорту протягом досліджуваного періоду становила 100%, що пояснюється відсутністю альтернативних видів внутрішнього вантажного транспорту, зокрема залізничної інфраструктури та внутрішніх водних шляхів. Надзвичайно високі показники також характерні для Ірландії, Греції та Іспанії, де частка автомобільного транспорту стабільно перевищувала 95%. Подібна структура транспортної системи також пов’язана з географічними особливостями, високою роллю коротко- та середньодистанційних перевезень, а також значною залежністю внутрішньої логістики від автомобільного транспорту. Суттєва частка автомобільних перевезень спостерігається також у Данії, Франції, Італії,

Португалії та Люксембурзі. У Данії показник зріс із 88,0% до 92,2%, що є одним із найвищих рівнів у ЄС. У Франції частка автомобільного транспорту в вантажних перевезеннях зросла з 84,9% до 88,3%, а в Італії з 86,5% до 88,4%.

Окрему увагу привертає стрімке зростання частки автомобільного транспорту в країнах Центрально-Східної Європи. Найбільш помітна динаміка характерна для Естонії, де показник збільшився з 47,6% до 85,4%. Значне зростання також спостерігалося у Латвії з 20,2% до 64,9%, Литві з 34,1% до 62,2%, Румунії з 38,0% до 55,4%.

Але у частині країн Західної Європи частка автомобільного транспорту залишалася відносно стабільною або демонструвала помірне зростання. Зокрема, у Німеччині показник коливався в межах 70-74%, а у Швеції близько 70%. Нижчі значення порівняно з більшістю інших країн ЄС значною мірою пояснюються високим рівнем розвитку альтернативних видів транспорту, насамперед залізничного та водного. Особливе місце займають Нідерланди, де частка автомобільного транспорту у 2024 р. становила лише 53,7%. Це один із найнижчих показників серед країн ЄС, що пояснюється значною роллю внутрішнього водного транспорту та високим рівнем розвитку мультимодальної логістики. Подібна ситуація характерна також для Бельгії, де частка автомобільного транспорту хоча й перевищує 78%, однак суттєву роль у вантажоперевезеннях відіграють водні шляхи.

Для більш глибокого дослідження рівня інтеграції транспортного ринку ЄС доцільно проаналізувати динаміку каботажних автомобільних перевезень, які відображають масштаби здійснення внутрішніх перевезень іноземними транспортними компаніями на території інших країн ЄС і дозволяє оцінити рівень міжнародної конкурентоспроможності перевізників, ступінь відкритості транспортного ринку ЄС та трансформацію просторової структури міжнародних автомобільних перевезень. Відповідні дані наведені у додатку Г, табл. 2.1.

Аналіз динаміки каботажних автомобільних перевезень у країнах ЄС у 2015–2024 рр. свідчить про високий рівень інтеграції європейського транспортного ринку та суттєву нерівномірність міжнародної активності

перевізників окремих держав-членів. Найбільші обсяги cabotage transport протягом досліджуваного періоду були характерні для Німеччини, Франції, Італії, Бельгії, Швеції та Іспанії, що пояснюється значними масштабами внутрішніх ринків цих країн та високою інтенсивністю міжнародних логістичних операцій у межах ЄС.

Таблиця 2.1

Зміни обсягів каботажних автомобільних перевезень у країнах ЄС у 2015-2024 рр., %

Країна	Обсяг
Бельгія	294374
Болгарія	33606
Чехія	-120716
Данія	35171
Німеччина	13171293
Естонія	-1041
Ірландія	-176029
Греція	31386
Іспанія	351852
Франція	3781649
Хорватія	20549
Італія	1025537
Латвія	10501
Литва	16254
Люксембург	3397
Угорщина	697
Нідерланди	797601
Австрія	296873
Польща	191597
Португалія	54575
Румунія	40479
Словенія	11573
Словаччина	3016
Фінляндія	-24007
Швеція	79501

Джерело: складено автором за [29]

Абсолютним лідером за обсягами каботажних перевезень є Німеччина. Високі показники також характерні для Франції, де обсяги каботажу зросли з 8,38 млрд т/км до 12,16 млрд т/км у 2024 р. Суттєві масштаби каботажних перевезень характерні також для Італії, Бельгії, Швеції та Іспанії. Але значна частина країн Центрально-Східної Європи характеризується відносно нижчими абсолютними

обсягами каботажних перевезень, що частково пояснюється меншими масштабами внутрішніх ринків. Однак саме ці країни демонструють поступове посилення інтеграції у міжнародний транспортний простір ЄС. Зокрема, у Польщі обсяг каботажних перевезень зріс майже утричі, з 98,5 млн т/км у 2015 р. до 290,1 млн т/км у 2024 р. Помітне зростання також спостерігалося у Румунії, Болгарії, Словаччині та Португалії. Окремі країни характеризувалися значною нестабільністю динаміки каботажних перевезень. Наприклад, у Литві після стрімкого зростання у 2018 р. до 133,5 млн т/км у наступні роки спостерігалося суттєве скорочення показників.

Результати аналізу свідчать про високий рівень відкритості транспортного ринку ЄС та активне залучення іноземних перевізників до внутрішніх транспортних операцій держав-членів. Після аналізу динаміки, структури та просторової трансформації міжнародних автомобільних перевезень у ЄС доцільно перейти до дослідження товарної та географічної структури вантажопотоків між країнами-членами ЄС.

2.2. Товарна та географічна структура вантажопотоків між країнами ЄС

Міжнародні автомобільні перевезення в ЄС забезпечують переміщення широкого спектра товарів, що формують основу внутрішньоєвропейських виробничих, торговельних та логістичних зв’язків. Товарна структура вантажопотоків відображає особливості спеціалізації економік країн ЄС, рівень розвитку промисловості, аграрного сектору та споживчого ринку, а також визначає специфіку функціонування міжнародних транспортних коридорів у межах єдиного європейського ринку. Для оцінки особливостей товарної структури міжнародних автомобільних перевезень доцільно проаналізувати основні групи вантажів, що транспортуються між країнами ЄС. Серед ключових товарних категорій міжнародних автомобільних перевезень у Європейському Союзі доцільно виділити:

– продукцію сільського господарства, лісового та рибного господарства;

– вугілля, нафту та природний газ;

– металеві руди, продукцію гірничодобувної промисловості;

– харчові продукти, напої та тютюнові вироби.

Для оцінки товарної структури міжнародних автомобільних перевезень у ЄС доцільно насамперед проаналізувати динаміку перевезень продукції сільського господарства, лісового та рибного господарства, які формують важливий сегмент внутрішнього продовольчого ринку ЄС та забезпечують функціонування міжнародних агрологістичних ланцюгів між країнами-членами ЄС, табл. 2.2.

Таблиця 2.2

Динаміка міжнародних автомобільних перевезень продукції сільського господарства в країнах ЄС у 2015-2024 рр., тис. т

Країни	2015	2020	2024
ЄС	1190425	1235864	1282378
Бельгія	28748	22994	33566
Болгарія	18097	17818	19968
Чехія	50745	52662	44859
Данія	27551	32924	38191
Німеччина	172533	169289	172001
Естонія	3567	2394	4706
Ірландія	13295	12513	13968
Греція	21319	23433	18912
Іспанія	150522	167227	171628
Франція	243627	223131	240539
Хорватія	4166	5534	5634
Італія	62059	59183	65918
Кіпр	1577	1579	2566
Латвія	12057	14545	18239
Литва	10384	11577	16453
Люксембург	1242	2417	2145
Угорщина	27047	22677	22261
Нідерланди	57714	66636	55485
Австрія	21474	33079	35296
Польща	92496	106500	123934
Португалія	16879	13062	12839
Румунія	14561	18412	23525
Словенія	9762	11286	7424
Словаччина	18441	24873	21105
Фінляндія	48117	47305	60137
Швеція	62445	72813	51079

Джерело: складено автором за [27]

Аналіз даних табл. 2.2 свідчить про загальне зростання обсягів міжнародних автомобільних перевезень аграрної продукції в ЄС протягом досліджуваного періоду. У 2015 р. обсяг перевезень відповідної товарної групи в ЄС становив 1,19 млрд т, тоді як у 2024 р. показник зріс до 1,28 млрд т. Подібна динаміка відображає зростання ролі агропродовольчої логістики у функціонуванні внутрішнього ринку ЄС, розвиток міжнародної торгівлі продовольством та активізацію транскордонних поставок сільськогосподарської продукції між країнами-членами ЄС. Серед окремих країн ЄС найбільші обсяги міжнародних автомобільних перевезень аграрної продукції забезпечували Франція, Німеччина, Іспанія та Польща. Абсолютним лідером протягом усього досліджуваного періоду залишалася Франція, де обсяг перевезень у 2024 р. становив 240,5 млн т. Високі показники Франції пояснюються значними масштабами аграрного виробництва, потужним експортним потенціалом та розвиненою системою міжнародної агрологістики.

Значні обсяги перевезень також характерні для Німеччини та Іспанії. У Німеччині показник у 2024 р. досяг 172,0 млн т, а в Іспанії – 171,6 млн т. При цьому Іспанія демонструвала більш стабільну висхідну динаміку, що свідчить про посилення її ролі у міжнародних продовольчих вантажопотоках ЄС, насамперед у сегменті постачання аграрної продукції до країн Центральної та Західної Європи. Окрему увагу привертає Польща, де обсяги міжнародних автомобільних перевезень аграрної продукції зросли з 92,5 млн т у 2015 р. до 123,9 млн т у 2024 р. і свідчить про посилення позицій Польщі не лише як міжнародного транспортно-логістичного центру, а й як одного з ключових агропродовольчих постачальників у межах ЄС. Помітне зростання також спостерігалося в Австрії, Румунії, Латвії та Литві. У Румунії обсяги перевезень збільшилися з 14,6 млн т у 2015 р. до 23,5 млн т у 2024 р., що відображає поступове зростання ролі країн Центрально-Східної Європи у міжнародних агропродовольчих вантажопотоках ЄС.

Результати аналізу свідчать про збереження високої ролі автомобільного транспорту у забезпеченні міжнародних агропродовольчих перевезень у ЄС.

Основні вантажопотоки концентруються між країнами з потужним аграрним виробництвом та великими споживчими ринками, що формує основу внутрішньоєвропейської продовольчої логістики.

Після аналізу перевезень продукції сільського господарства доцільно перейти до дослідження міжнародних автомобільних перевезень вугілля, нафти та природного газу, які формують важливу складову енергетичного забезпечення економіки Європейського Союзу та відображають особливості функціонування внутрішньоєвропейських енергетичних і сировинних логістичних потоків, таблю 2.3.

Таблиця 2.3

Динаміка міжнародних автомобільних перевезень вугілля, нафти та природного газу в країнах ЄС у 2015-2024 рр., тис. т

Країни	2015	2020	2024
ЄС	140736	77828	54016
Бельгія	349	21	193
Болгарія	1996	422	1682
Чехія	3160	3579	2511
Данія	271	3	118
Німеччина	8136	4420	5832
Естонія	16	417	15
Ірландія	756	767	224
Греція	57516	13225	1531
Іспанія	13967	3234	2388
Франція	8034	5833	5300
Хорватія	275	470	817
Італія	8146	13889	8445
Латвія	3	6	18
Литва	292	266	390
Люксембург	233	345	76
Угорщина	4550	2625	1741
Нідерланди	293	518	197
Австрія	880	783	435
Польща	27192	23515	19871
Португалія	91	76	42
Румунія	448	476	942
Словенія	75	31	347
Словаччина	212	114	127
Фінляндія	2093	1458	303
Швеція	1753	1335	471

Джерело: складено автором за [27]

Аналіз даних табл. 2.3 свідчить про загальне скорочення міжнародних автомобільних перевезень вугілля, нафти та природного газу в ЄС протягом 2015-2024 рр. Якщо у 2015 р. обсяг перевезень відповідної товарної групи становив 140,7 млн т, то у 2024 р. показник скоротився до 54,0 млн т, тобто більш ніж у 2,5 рази, що відображає структурну трансформацію енергетичного сектору ЄС, поступове скорочення використання викопних енергоресурсів, розвиток відновлюваної енергетики та зміну логістичних моделей транспортування енергетичної сировини.

Серед країн ЄС найбільші обсяги перевезень вугілля, нафти та природного газу були характерні для Греції, Польщі, Італії, Іспанії, Німеччини та Франції. Особливо високі показники на початку досліджуваного періоду спостерігалися у Греції, де у 2015 р. обсяг перевезень перевищував 57,5 млн т. Однак у наступні роки показник різко скоротився і у 2024 р. становив лише 1,5 млн т., що свідчить про суттєву трансформацію енергетичних потоків та зміну структури перевезень енергетичних ресурсів у країні.

Важливе місце у міжнародних автомобільних перевезеннях енергетичної продукції посідала Польща. Упродовж більшості досліджуваного періоду обсяги перевезень у країні перевищували 20-35 млн т. Попри загальне скорочення у 2024 р. до 19,9 млн т, Польща залишалася одним із найбільших центрів автомобільної логістики енергетичних товарів у ЄС, що значною мірою пов’язано з роллю вугільної промисловості та транзитним положенням країни.

Стабільно високі показники також були характерні для Італії та Німеччини. В Італії у 2021 р. обсяг перевезень досяг майже 14,9 млн т, після чого спостерігалося поступове скорочення до 8,4 млн т у 2024 р. У Німеччині показники залишалися відносно стабільними у межах 5-9 млн т, що відображає значний масштаб внутрішнього промислового виробництва та енергетичного споживання.

Окремі країни Центрально-Східної Європи демонстрували різкі коливання показників. Зокрема, у Литві у 2023 р. зафіксовано різке зростання перевезень до 24,1 млн т, однак уже у 2024 р. показник скоротився до 390 тис. і свідчить про

зміну транзитних маршрутів та перебудову регіональних логістичних потоків після 2022 р. В більшості країн Західної та Північної Європи обсяги міжнародних автомобільних перевезень енергетичної продукції залишалися порівняно невеликими. Це значною мірою пояснюється вищим рівнем використання альтернативних видів транспорту для перевезення енергетичних ресурсів, насамперед трубопровідного та морського транспорту.

Загалом результати аналізу свідчать про поступове скорочення ролі автомобільного транспорту у перевезеннях вугілля, нафти та природного газу в межах ЄС через глибокі структурні зміни енергетичної системи ЄС, трансформацію міжнародних енергетичних ланцюгів постачання та посилення переходу до більш екологічно орієнтованої моделі економічного розвитку.

Після аналізу міжнародних автомобільних перевезень енергетичних ресурсів доцільно перейти до дослідження перевезень металевих руд та продукції гірничодобувної промисловості, які формують важливу сировинну основу функціонування промислового сектору ЄС та забезпечують виробничі зв’язки між металургійними, машинобудівними й будівельними центрами країн ЄС, табл. 2.4.

Таблиця 2.4

Динаміка міжнародних автомобільних перевезень металевих руд та продукції гірничодобувної промисловості в країнах ЄС у 2015–2024 рр., тис. т

Країни	2015	2020	2024
ЄС	3306735	3262955	3005889
Бельгія	50593	44934	41375
Болгарія	60422	41723	50534
Чехія	154445	158100	119009
Данія	51338	45864	45154
Німеччина	887796	903873	765968
Естонія	9075	6822	7595
Ірландія	26336	36142	43132
Греція	121715	109607	73856
Іспанія	262031	295010	338922
Франція	415706	336590	318530
Хорватія	23281	30086	37562
Італія	191820	144837	149863
Кіпр	2411	7565	13986
Латвія	20173	22283	20283
Литва	10124	14834	16589

Люксембург	17580	16218	14960
Угорщина	48034	13996	9848
Нідерланди	90379	100138	74489
Австрія	143591	133131	120741
Польща	326397	354922	345398
Португалія	32020	30643	26162
Румунія	66897	85202	105487
Словенія	19341	25427	32682
Словаччина	43605	50428	37898
Фінляндія	104107	92209	67722
Швеція	127518	162371	128143

Джерело: складено автором за [27]

Аналіз даних табл. 2.4 свідчить про збереження значної ролі міжнародних автомобільних перевезень металевих руд та продукції гірничодобувної промисловості у функціонуванні виробничих і сировинних ланцюгів ЄС. Упродовж 2015-2024 рр. обсяги перевезень відповідної товарної групи в ЄС залишалися відносно стабільними та коливалися в межах 3,0-3,5 млрд т.

Абсолютним лідером за обсягами міжнародних автомобільних перевезень металевих руд та продукції гірничодобувної промисловості залишалася Німеччина. Упродовж усього досліджуваного періоду показники країни перевищували 760-930 млн т. Навіть попри скорочення з 887,8 млн т у 2015 р. до 766,0 млн т у 2024 р., Німеччина зберігала провідні позиції у внутрішньоєвропейських сировинних вантажопотоках, що пояснюється масштабами промислового виробництва, металургійного сектору та високим рівнем розвитку машинобудування.

Високі показники також були характерні для Франції, Польщі та Іспанії. У Франції обсяги перевезень скоротилися з 415,7 млн т у 2015 р. до 318,5 млн т у 2024 р., однак країна залишалася одним із ключових центрів міжнародних сировинних перевезень у ЄС. Польща демонструвала більш стабільну динаміку, а у 2024 р. показник становив 345,4 млн т. Подібна ситуація пов’язана зі значною роллю важкої промисловості та металургійного виробництва в економіці країни.

Іспанія, навпаки, характеризувалася висхідною динамікою перевезень відповідної товарної групи. Якщо у 2015 р. обсяг перевезень становив 262,0 млн т, то у 2024 р. – вже 338,9 млн т. Помітне зростання також спостерігалося у

Румунії, де обсяги перевезень збільшилися з 66,9 млн т у 2015 р. до 105,5 млн т у 2024 р.

В низці країн спостерігалося поступове скорочення міжнародних перевезень металевих руд та продукції гірничодобувної промисловості. Зокрема, у Фінляндії показник скоротився зі 104,1 млн т у 2015 р. до 67,7 млн т у 2024 р., а у Чехії – зі 154,4 млн т до 119,0 млн т.

В цілому результати аналізу свідчать про збереження високої ролі автомобільного транспорту у забезпеченні міжнародних сировинних перевезень між країнами ЄС. Основні вантажопотоки концентруються навколо найбільших промислових центрів ЄС, що формує основу внутрішньоєвропейських виробничих і металургійних логістичних ланцюгів.

Після аналізу міжнародних перевезень сировинної продукції доцільно перейти до дослідження міжнародних автомобільних перевезень харчових продуктів, напоїв та тютюнових виробів, які є одним із найбільш динамічних сегментів внутрішнього ринку ЄС та відіграють ключову роль у забезпеченні продовольчої безпеки, функціонуванні споживчого ринку та розвитку міжнародної логістики FMCG-сектору, табл. 2.5.

Таблиця 2.5

Динаміка міжнародних автомобільних перевезень харчових продуктів, напоїв та тютюнових виробів у країнах ЄС у 2015-2024 рр., тис. т

Країни	2015	2020	2024
ЄС	1438636	1595801	1585078
Бельгія	48495	54260	27997
Болгарія	10892	8733	12256
Чехія	35859	41980	47923
Данія	24216	23938	23775
Німеччина	323022	330515	307294
Естонія	2892	2357	2858
Ірландія	22724	24296	29657
Греція	31000	33190	31573
Іспанія	216779	263439	279680
Франція	166417	164758	143540
Хорватія	10132	9765	10347
Італія	110987	140617	156861
Кіпр	3140	3100	5595
Латвія	9040	9196	11177
Литва	8609	16372	16863

Люксембург	4045	3005	3276
Угорщина	24644	23690	22834
Нідерланди	124106	129793	129121
Австрія	25810	24974	30792
Польща	140160	178505	192852
Португалія	17693	13228	10023
Румунія	17955	26319	24679
Словенія	4819	4711	4241
Словаччина	13693	12385	14455
Фінляндія	16125	16583	10699
Швеція	25380	36091	34713

Джерело: складено автором за [27]

Аналіз даних табл. 2.5 свідчить про стабільно високі обсяги міжнародних автомобільних перевезень харчових продуктів, напоїв та тютюнових виробів у ЄС у 201502024 рр. Продовж досліджуваного періоду обсяги перевезень відповідної товарної групи зросли з 1,44 млрд т у 2015 р. до 1,59 млрд т у 2024 р., що підтверджує посилення ролі продовольчої логістики у функціонуванні внутрішнього ринку ЄС та міжнародних ланцюгів постачання FMCG-сектору.

Абсолютним лідером за обсягами міжнародних автомобільних перевезень харчових продуктів залишалася Німеччина. Упродовж 2015-2024 рр. показники країни стабільно перевищували 300 млн т. У 2024 р. обсяг перевезень становив 307,3 млн т, що підтверджує ключову роль Німеччини як найбільшого споживчого та логістичного центру ЄС.

Високі показники також були характерні для Іспанії, Франції, Польщі, Італії та Нідерландів. Особливо помітне зростання спостерігалося в Іспанії, де обсяги перевезень збільшилися з 216,8 млн т у 2015 р. до 279,7 млн т у 2024 р., що підтверджує посилення ролі Іспанії як одного з ключових постачальників агропродовольчої продукції на внутрішньому ринку ЄС.

Значне зростання також характерне для Польщі. Якщо у 2015 р. обсяг міжнародних автомобільних перевезень харчових продуктів становив 140,2 млн т, то у 2024 р. показник зріс до 192,9 млн т. Італія також демонструвала висхідну динаміку перевезень відповідної товарної групи. У 2024 р. показник перевищив 156,8 млн т, що є одним із найвищих значень за весь досліджуваний період. Водночас у Франції після відносно стабільної динаміки у 2015=2021 рр. у

наступні роки спостерігалося поступове скорочення обсягів міжнародних перевезень харчових продуктів. Стабільно високі показники були характерні для Нідерландів, які виконують важливу функцію міжнародного логістичного та дистрибуційного хабу ЄС. В 2024 р. обсяг перевезень харчових продуктів у країні перевищував 129 млн т.

У країнах Центрально-Східної Європи загалом спостерігалося поступове зростання міжнародних перевезень продовольчої продукції. Зокрема, позитивна динаміка характерна для Румунії, Литви, Латвії та Болгарії, свідчить про активізацію інтеграції цих країн у внутрішньоєвропейські продовольчі ланцюги постачання.

Результати аналізу підтверджують, що міжнародні автомобільні перевезення харчових продуктів є одним із найбільш стабільних і динамічних сегментів внутрішнього транспортного ринку ЄС. Основні вантажопотоки концентруються між найбільшими виробничими, споживчими та логістичними центрами Європейського Союзу, формуючи основу міжнародної продовольчої логістики та функціонування внутрішнього ринку ЄС.

Після аналізу товарної структури міжнародних автомобільних перевезень доцільно перейти до дослідження географічної структури вантажопотоків між країнами Європейського Союзу, що дозволяє визначити основні напрями міжнародних транспортних зв’язків, найбільші логістичні коридори та просторові особливості функціонування внутрішнього транспортного ринку ЄС, табл. 2.6.

Таблиця 2.6

Динаміка міжнародних автомобільних вантажопотоків між країнами ЄС у 2015-2024 рр., млн т/км

Країна	2015	2020	2024
ЄС	523278	583510	624832
Бельгія	12847	11308	9709
Болгарія	18629	20790	14482
Чехія	33582	25285	37724
Данія	1908	1601	1625
Німеччина	38101	29659	27941
Естонія	2969	2012	1830
Ірландія	1394	1531	1482

Греція	4535	6327	5259
Іспанія	66267	73147	83514
Франція	11248	9963	11770
Хорватія	5491	6808	7524
Італія	11416	13074	14896
Кіпр	15	37	75
Латвія	8188	6761	8156
Литва	18406	39410	48483
Люксембург	5144	4345	4424
Угорщина	24803	17439	20096
Нідерланди	32729	29375	26461
Австрія	8753	7439	7533
Польща	132832	189511	199771
Португалія	18845	13955	14401
Румунія	22783	31625	38208
Словенія	13595	17696	16541
Словаччина	24963	22007	20571
Фінляндія	2024	1284	1272
Швеція	1810	1121	1083

Джерело: складено автором за [30]

Аналіз даних табл. 2.6 свідчить про загальне зростання інтенсивності міжнародних автомобільних вантажопотоків між країнами ЄС в 2015-2024 рр. Упродовж досліджуваного періоду обсяг міжнародного вантажообігу збільшився з 523,3 млрд т/км у 2015 р. до 624,8 млрд т/км у 2024 р., що підтверджує посилення інтеграції внутрішнього транспортного ринку ЄС та активізацію міжнародних логістичних зв’язків між державами-членами ЄС.

Абсолютним лідером за обсягами міжнародного автомобільного вантажообігу залишалася Польща. В 2015 р. показник становив 132,8 млрд т/км, а у 2024 р. – майже 199,8 млрд т/км. Упродовж досліджуваного періоду Польща не лише зберігала лідерські позиції, а й суттєво посилила свою роль як ключового транспортно-логістичного центру ЄС, що пояснюється вигідним географічним положенням країни, активною інтеграцією у міжнародні виробничі ланцюги ЄС та високою конкурентоспроможністю польських перевізників на європейському ринку транспортних послуг.

Високі показники міжнародного вантажообігу також були характерні для Іспанії, Німеччини, Литви, Румунії та Чехії. Іспанія демонструвала стабільне зростання перевезень, з 66,3 млрд т/км у 2015 р. до 83,5 млрд т/км у 2024 р., що

відображає посилення ролі країни у міжнародних вантажопотоках Західної та Південної Європи. Особливо помітне зростання спостерігалося у Литві. Якщо у 2015 р. міжнародний вантажообіг країни становив 18,4 млрд т/км, то у 2024 р. показник зріс до 48,5 млрд т/км. Румунія також демонструвала стійке зростання міжнародного вантажообігу, з 22,8 млрд т/км у 2015 р. до 38,2 млрд т/км у 2024 р. Значне збільшення показників характерне й для Чехії, де обсяг міжнародних перевезень зріс із 33,6 млрд т/км до 37,7 млрд т/км.

В частині країн Західної та Північної Європи спостерігалося поступове скорочення міжнародного вантажообігу. Зокрема, у Німеччині показник знизився з 38,1 млрд т/км у 2015 р. до 27,9 млрд т/км у 2024 р., а в Нідерландах, з 32,7 млрд т/км до 26,5 млрд т/км і пов’язана зі зростанням ролі перевізників країн Центрально-Східної Європи та поступовою трансформацією географічної структури міжнародних вантажопотоків у межах ЄС.

Проведений аналіз товарної та географічної структури міжнародних автомобільних вантажопотоків у ЄС підтверджує високий рівень інтеграції транспортного ринку ЄС та складний характер взаємозв’язків між країнами-членами у сфері міжнародної логістики. У цих умовах особливого значення набуває дослідження чинників, що визначають ефективність функціонування системи міжнародних автомобільних перевезень у ЄС.

2.3. Чинники ефективності міжнародних вантажних автоперевезень у ЄС

Ефективність міжнародних автомобільних перевезень у ЄС формується під впливом комплексу економічних, технологічних та екологічних чинників, які визначають конкурентоспроможність транспортного сектору, рівень інтеграції логістичних систем та здатність транспортної інфраструктури забезпечувати стабільне функціонування внутрішнього ринку ЄС.

Відповідно до Sustainable and Smart Mobility Strategy Європейської Комісії, пріоритетними напрямами розвитку транспортної системи ЄС визначено

цифровізацію логістичних процесів, модернізацію транспортної інфраструктури та декарбонізацію транспортного сектору [5]. В межах European Green Deal транспортний сектор ЄС розглядається як один із ключових напрямів екологічної трансформації економіки, що передбачає скорочення транспортних викидів, розвиток альтернативних видів палива та підвищення ефективності транспортної системи [6].

Отже, в умовах трансформації європейської транспортної політики особливого значення набувають інвестиції у транспортну інфраструктуру, цифровізація міжнародних перевезень та екологізація автомобільного транспорту, які дедалі більше визначають ефективність функціонування міжнародної транспортно-логістичної системи ЄС, рис. 2.6.



Рис. 2.6. Чинники ефективності вантажних автомобільних перевезень в ЄС, Складено автором за [31; 32]

Важливим чинником підвищення ефективності міжнародних автомобільних перевезень у ЄС є цифровізація транспортно-логістичних процесів. В сучасних умовах розвиток цифрових технологій забезпечує підвищення прозорості міжнародних перевезень, оптимізацію логістичних маршрутів, скорочення адміністративних витрат та прискорення обміну інформацією між учасниками транспортного ринку. Цифрова трансформація транспортного сектору ЄС стала одним із ключових напрямів реалізації концепції Sustainable and Smart Mobility Strategy та формування єдиного цифрового транспортного простору ЄС [31].

Цифровізація міжнародних автомобільних перевезень у ЄС спрямована на формування єдиного цифрового транспортно-логістичного простору, у межах якого обмін інформацією між учасниками транспортного ринку здійснюється в електронному форматі. Основними напрямами цифрової трансформації транспортного сектору ЄС є [33]:

– впровадження електронного документообігу;

– автоматизація контролю перевезень;

– інтеграція інформаційних систем;

– забезпечення безперервного обміну транспортними даними між державами-членами ЄС.

Одним із ключових елементів цифровізації міжнародних перевезень у ЄС є система electronic Freight Transport Information (eFTI) [33], запроваджена Європейською Комісією з метою переходу до електронного обміну транспортною інформацією між перевізниками та державними органами контролю. Використання eFTI передбачає відмову від паперових документів у міжнародних перевезеннях та формування єдиного цифрового середовища управління транспортними потоками в ЄС.

За оцінками Європейської Комісії, впровадження системи eFTI дозволить транспортно-логістичному сектору ЄС щорічно скорочувати адміністративні та операційні витрати приблизно на 1 млрд євро [33], що свідчить про значний економічний потенціал цифровізації міжнародних автомобільних перевезень. Крім скорочення витрат, використання електронного документообігу сприятиме прискоренню митних та логістичних процедур, підвищенню прозорості перевезень, зниженню рівня бюрократичного навантаження та оптимізації міжнародних транспортних операцій.

Важливим напрямом цифрової трансформації транспортного сектору ЄС також є впровадження електронної міжнародної товарно-транспортної накладної e-CMR, яка забезпечує цифровий обмін транспортними документами між учасниками міжнародних перевезень. Використання e-CMR дозволяє

прискорити оформлення вантажів, спростити документообіг та підвищити ефективність міжнародної логістики.

Додатковим елементом цифровізації міжнародних автоперевезень у ЄС є використання smart tachographs – цифрових тахографів нового покоління, які забезпечують автоматизований контроль режимів праці та відпочинку водіїв, підвищують прозорість транспортних операцій та сприяють посиленню контролю за дотриманням правил міжнародних перевезень у межах ЄС.

Для систематизації основних напрямів цифрової трансформації міжнародних автомобільних перевезень в ЄС доцільно узагальнити ключові цифрові технології та їх вплив на ефективність функціонування транспортно-логістичної системи ЄС, табл. 2.7.

Таблиця 2.7

Основні напрями цифровізації міжнародних автомобільних перевезень у ЄС

Цифрова технологія	Характеристика	Вплив на ефективність міжнародних перевезень
eFTI (electronic Freight Transport Information)	Єдина система електронного обміну транспортною інформацією між учасниками ринку та державними органами	Скорочення адміністративних витрат, прискорення обміну даними, зниження бюрократичного навантаження
e-CMR	Електронна міжнародна товарно-транспортна накладна	Спрощення документообігу, прискорення оформлення вантажів, оптимізація міжнародної логістики
Smart tachographs	Цифрові тахографи нового покоління для автоматизованого контролю транспортних операцій	Підвищення прозорості перевезень, контроль режимів праці водіїв, зниження ризиків порушень
Digital logistics platforms	Інтегровані цифрові платформи управління логістичними процесами	Оптимізація маршрутів, скорочення часу доставки, підвищення ефективності управління вантажопотоками
Real-time cargo tracking	Системи моніторингу вантажів у режимі реального часу	Підвищення контролю за перевезеннями, зниження логістичних ризиків, покращення прогнозування поставок

Джерело: складено автором за даними [33]

Аналіз основних напрямів цифровізації міжнародних автомобільних перевезень у ЄС свідчить про поступове формування єдиного цифрового транспортного простору, у межах якого цифрові технології стають одним із

ключових чинників підвищення ефективності міжнародної логістики. Впровадження електронного документообігу, цифрових систем контролю та інтегрованих логістичних платформ дозволяє скорочувати транспортні витрати, прискорювати міжнародні перевезення та підвищувати рівень прозорості транспортних операцій в межах ЄС.

Поряд із цифровізацією транспортно-логістичних процесів одним із ключових чинників трансформації міжнародних автомобільних перевезень у ЄС є екологізація транспортного сектору. В сучасних умовах підвищення ефективності міжнародних перевезень дедалі більше пов'язується не лише зі скороченням логістичних витрат і прискоренням доставки вантажів, але й зі зменшенням негативного впливу транспорту на навколишнє середовище. У межах European Green Deal та Sustainable and Smart Mobility Strategy ЄС розглядає декарбонізацію транспортної системи як один із пріоритетних напрямів розвитку міжнародної логістики та транспортної інфраструктури [31; 32].

Для оцінки масштабів екологічного впливу транспортної системи Європейського Союзу доцільно насамперед проаналізувати місце транспортного сектору у структурі загальних викидів парникових газів ЄС.

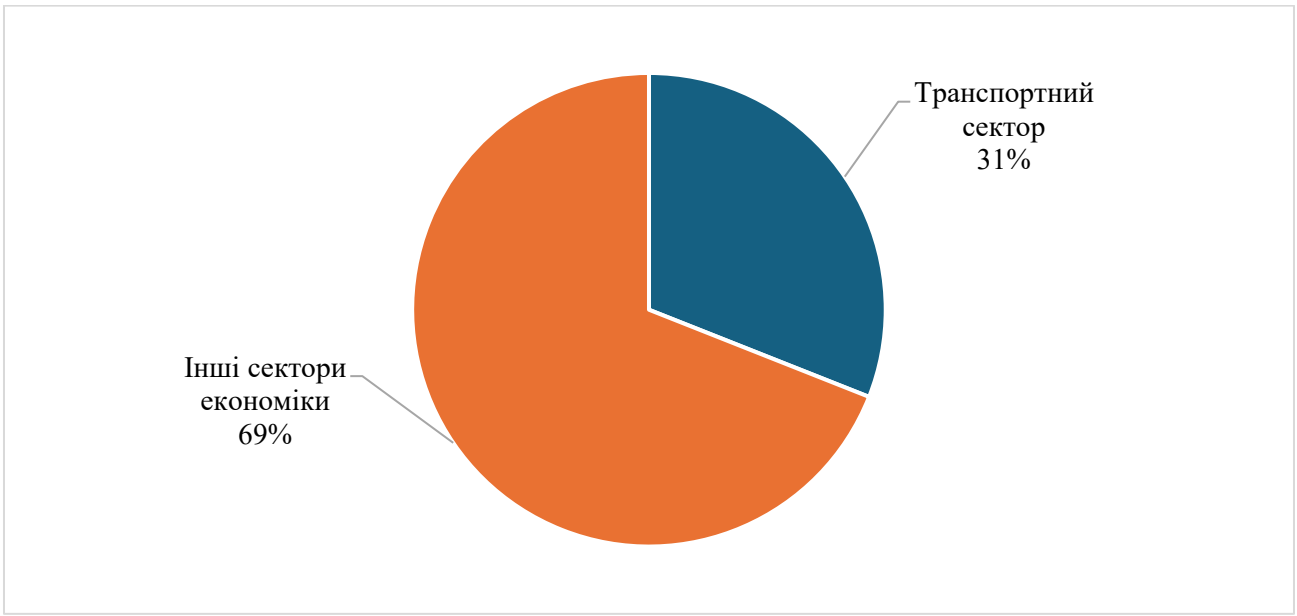


Рис. 2.7. Частка транспортного сектору у загальному обсязі викидів парникових газів ЄС у 2023 р., % [34]

Аналіз рис. 2.7 свідчить, що транспортний сектор формує майже третину загального обсягу викидів парникових газів у ЄС. Подібна ситуація пояснюється високою інтенсивністю транспортних перевезень, значними обсягами міжнародної логістики та домінуванням автомобільного транспорту у структурі внутрішніх вантажопотоків ЄС. Висока частка транспортного сектору у структурі викидів обумовлює посилення екологічних вимог до міжнародних автомобільних перевезень та стимулює реалізацію політики декарбонізації транспортної системи ЄС.

Оскільки автомобільний транспорт є основою внутрішньоєвропейської логістики, важливим є визначення його місця у структурі транспортних викидів ЄС, рис. 2.8.

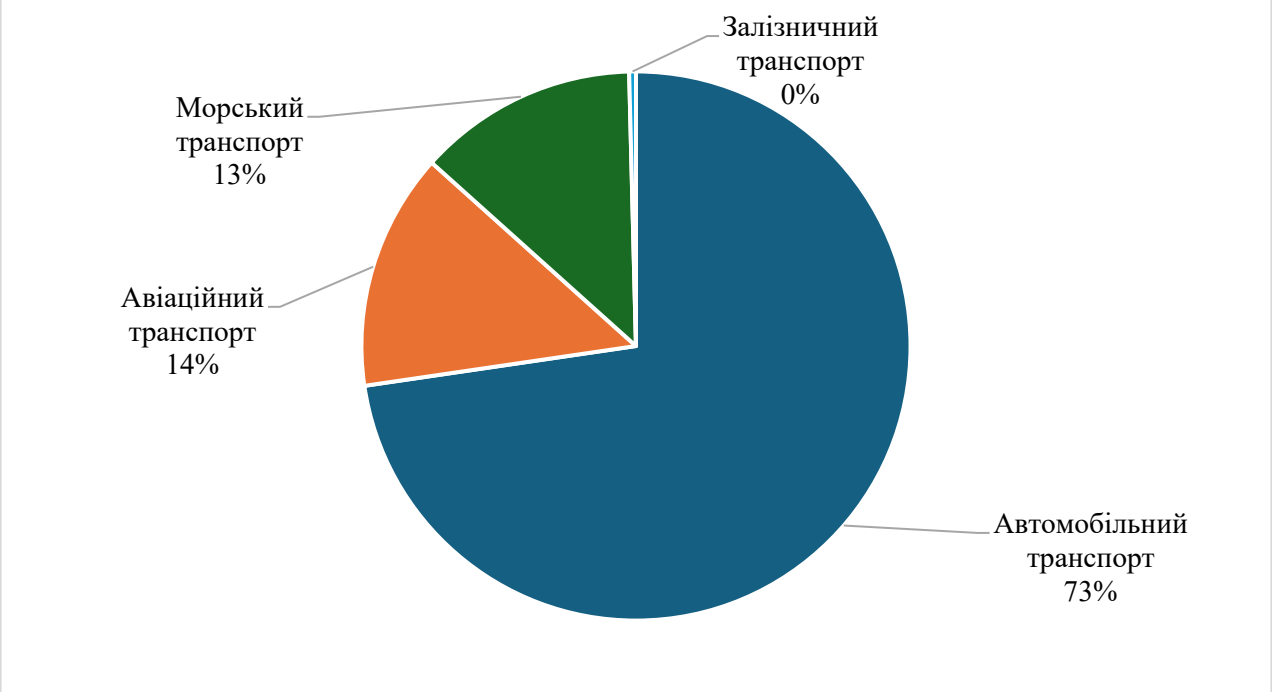


Рис. 2.8. Частка дорожнього транспорту у структурі транспортних викидів ЄС у 2023 р., % [34]

Аналіз рис. 8 свідчить, що основна частка транспортних викидів у ЄС припадає саме на дорожній транспорт, який формує майже три чверті всіх транспортних викидів ЄС через домінування автомобільних перевезень у внутрішній торгівлі ЄС та високу інтенсивність міжнародних вантажопотоків. У

цих умовах підвищення екологічної ефективності міжнародних автомобільних перевезень стає одним із ключових напрямів транспортної політики ЄС.

Для більш повної оцінки екологічного навантаження міжнародних автомобільних перевезень доцільно визначити частку дорожнього транспорту у загальному обсязі викидів парникових газів ЄС, рис. 2.9.

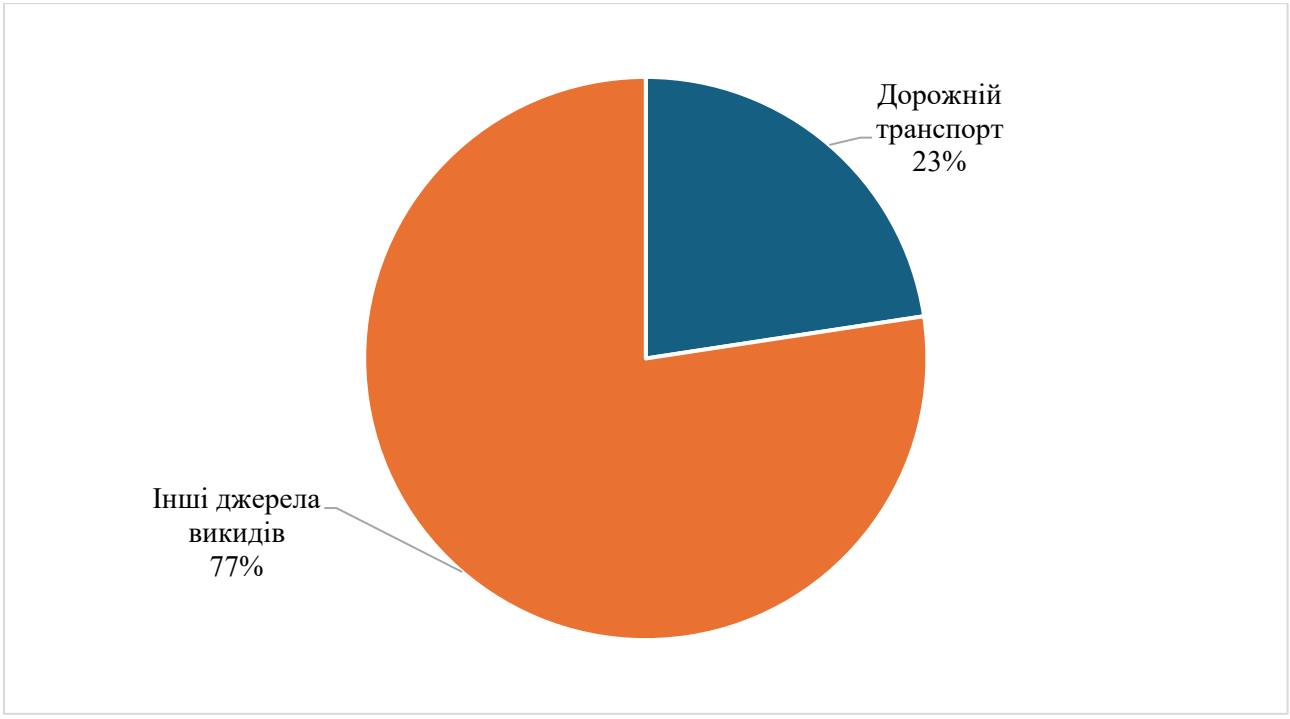


Рис. 2.9. Частка дорожнього транспорту у загальному обсязі викидів парникових газів ЄС у 2023 р., % [34]

Аналіз рис. 2.9 свідчить, що майже чверть усіх викидів парникових газів у ЄС припадає саме на дорожній транспорт і підтверджує високий рівень залежності транспортної системи ЄС від автомобільних перевезень та значний екологічний вплив вантажного автомобільного транспорту на функціонування економіки ЄС.

Поряд із цифровізацією та екологізацією транспортного сектору важливим чинником підвищення ефективності міжнародних автомобільних перевезень у ЄС є розвиток транспортної інфраструктури, який забезпечує технічну та логістичну основу функціонування міжнародних вантажопотоків. Саме інвестиції у модернізацію транспортної інфраструктури створюють передумови для впровадження цифрових транспортних технологій, розвитку екологічного

транспорту та підвищення конкурентоспроможності міжнародної транспортно-логістичної системи ЄС.

Для оцінки масштабів модернізації транспортної інфраструктури та визначення рівня інвестиційної підтримки міжнародних автомобільних перевезень доцільно проаналізувати обсяги інвестування в автомобільну дорожню інфраструктуру в окремих країнах ЄС упродовж 2020-2024 рр., оскільки саме розвиток дорожньої мережі формує основу функціонування міжнародних вантажопотоків, транспортних коридорів та логістичної інтеграції країн ЄС, додаток Д.

Аналіз даних додатку Д свідчить про суттєву диференціацію країн ЄС за обсягами інвестицій в автомобільну дорожню інфраструктуру. Найбільші обсяги фінансування упродовж досліджуваного періоду були характерні для Німеччини, яка у 2024 р. спрямувала на розвиток дорожньої інфраструктури майже 19,9 млрд євро. Високі обсяги інвестицій також спостерігалися у Франції, Іспанії, Італії та Нідерландах, що пояснюється значною роллю цих країн у формуванні міжнародних транспортно-логістичних потоків ЄС.

Помітне зростання інвестицій у дорожню інфраструктуру спостерігалося у країнах Центральної та Східної Європи, зокрема у Польщі, Чехії, Литві та Хорватії і пов’язано з модернізацією транспортної системи, інтеграцією до транспортних коридорів TEN-T та розвитком транзитного потенціалу регіону. Особливо показовою є Польща, яка у 2024 р. інвестувала понад 4,3 млрд євро у розвиток дорожньої інфраструктури, що підтверджує посилення її ролі як одного з ключових транспортно-логістичних центрів ЄС.

В низці країн спостерігалася нестабільна динаміка інвестицій. Зокрема, в Угорщині після відносно високих показників 2020-2022 рр. у 2024 р. обсяги фінансування суттєво скоротилися. Аналогічні коливання були характерні для Болгарії та Естонії.

Результати аналізу підтверджують, що інвестиції у дорожню інфраструктуру залишаються одним із ключових чинників підвищення ефективності міжнародних автомобільних перевезень у ЄС, оскільки саме якість транспортної

мережі визначає швидкість перевезень, рівень логістичних витрат, інтеграцію міжнародних транспортних коридорів та конкурентоспроможність транспортно-логістичної системи ЄС.

Проведений аналіз дозволив встановити, що ефективність міжнародних автомобільних перевезень у ЄС формується під впливом комплексу взаємопов'язаних чинників, серед яких ключове значення мають цифровізація транспортно-логістичних процесів, екологізація транспортної системи та інвестиції у розвиток транспортної інфраструктури, що в сукупності визначають напрями модернізації міжнародного ринку автомобільних перевезень та підвищення конкурентоспроможності транспортної системи ЄС.

Висновки до другого розділу

1. Досліджено структурні зміни міжнародних вантажних автомобільних перевезень у ЄС, які проявлялися у зміні співвідношення між традиційними західноєвропейськими логістичними центрами та країнами Центрально-Східної Європи. За результатами аналізу фізичних обсягів перевезень встановлено, що загальноєвропейська динаміка залишалася помірною, тоді як окремі країни демонстрували суттєве зростання або скорочення показників. Найвищі темпи приросту обсягів перевезень зафіксовано у Кіпрі, Литві, Румунії, Словенії, Хорватії, Ірландії, Іспанії та Польщі, тоді як Греція, Португалія, Фінляндія, Франція, Бельгія й Німеччина характеризувалися спадною динамікою. Проаналізовано міжнародний вантажообіг автомобільного транспорту, який більш точно відображає масштаби транспортної роботи, оскільки враховує не лише масу перевезених вантажів, а й відстань їх транспортування. Встановлено, що Польща з 2017 р. випередила Німеччину за обсягами міжнародного вантажообігу, а Литва, Румунія та Чехія продемонстрували помітне посилення транспортної активності. Охарактеризовано зростання частки автомобільного транспорту у структурі внутрішніх вантажних перевезень ЄС, що підтверджувало його домінуючу роль у європейській логістиці, високу

операційну гнучкість, здатність адаптуватися до змін маршрутів і значення для коротких та середніх логістичних ланцюгів. Визначено, що у більшості країн ЄС автомобільний транспорт залишався основним видом вантажних перевезень, хоча рівень його переважання залежав від географічних, інфраструктурних та економічних особливостей держав. Окремо проаналізовано каботажні перевезення, які засвідчили високий рівень відкритості транспортного ринку ЄС і активне залучення іноземних перевізників до внутрішніх транспортних операцій держав-членів. Встановлено, що Німеччина, Франція, Італія, Бельгія, Швеція та Іспанія зберігали провідні позиції за масштабами каботажу, тоді як Польща, Румунія, Болгарія, Словаччина та Португалія демонстрували поступове посилення інтеграції у міжнародний транспортний простір ЄС.

2. Досліджено структурні особливості міжнародних автомобільних вантажопотоків між країнами ЄС за ключовими товарними групами та напрямами транспортної активності. Встановлено, що у перевезеннях продукції сільського господарства провідні позиції займали Франція, Німеччина, Іспанія та Польща, що пояснювалося масштабами аграрного виробництва, експортним потенціалом, місткістю споживчих ринків і розвитком міжнародної агрологістики. Охарактеризовано скорочення автомобільних перевезень енергетичної продукції, у межах яких особливе місце зберігала Польща, тоді як різке падіння показників у Греції засвідчило зміну структури енергетичних потоків. Проаналізовано перевезення металевих руд і продукції гірничодобувної промисловості, де основні вантажопотоки концентрувалися навколо Німеччини, Франції, Польщі та Іспанії як найбільших промислових і сировинно-логістичних центрів ЄС. Визначено, що у сегменті харчових продуктів, напоїв і тютюнових виробів найбільші обсяги перевезень забезпечували Німеччина, Іспанія, Франція, Польща, Італія та Нідерланди, що підтверджувало значення цих країн у формуванні міжнародної продовольчої логістики та ланцюгів постачання FMCG-сектору. Окремо проаналізовано географічну структуру вантажопотоків, де зафіксовано зростання міжнародного автомобільного вантажообігу між країнами ЄС із 523,3 млрд т/км у 2015 р. до 624,8 млрд т/км у 2024 р. Встановлено провідну

роль Польщі як ключового транспортно-логістичного центру ЄС, а також посилення позицій Іспанії, Литви, Румунії та Чехії. Водночас у Німеччині та Нідерландах спостерігалося скорочення міжнародного вантажообігу, що відображало поступову трансформацію просторової структури автомобільних вантажопотоків і посилення ролі країн Центрально-Східної Європи у внутрішньоєвропейській логістиці.

3. Досліджено основні напрями впливу цифрових, екологічних та інфраструктурних чинників на ефективність міжнародних вантажних автомобільних перевезень у ЄС. Розкрито, що цифровізація транспортно-логістичних процесів сприяла формуванню єдиного цифрового транспортного простору, прискоренню обміну інформацією між учасниками ринку, скороченню адміністративних витрат, оптимізації маршрутів і підвищенню прозорості міжнародних перевезень. Охарактеризовано значення eFTI, e-CMR, smart tachographs, цифрових логістичних платформ і систем відстеження вантажів у режимі реального часу як інструментів підвищення ефективності міжнародних автомобільних перевезень. Встановлено, що впровадження електронного документообігу та цифрових систем контролю дозволяло зменшувати бюрократичне навантаження, прискорювати оформлення вантажів, контролювати режим праці водіїв і знижувати ризики порушень у міжнародних транспортних операціях. Окремо проаналізовано екологічний чинник, який набував особливого значення через високу частку транспортного сектору у загальному обсязі викидів парникових газів ЄС та домінування дорожнього транспорту у структурі транспортних викидів. Розглянуто інвестиції у дорожню інфраструктуру як матеріальну основу ефективності міжнародних вантажопотоків, розвитку транспортних коридорів і логістичної інтеграції країн ЄС. Встановлено, що найбільші обсяги інвестування були характерні для Німеччини, Франції, Іспанії, Італії та Нідерландів, а зростання фінансування у Польщі, Чехії, Литві та Хорватії відображало модернізацію транспортної системи країн Центральної та Східної Європи, їх інтеграцію до коридорів TEN-T і посилення транзитного потенціалу.

ВИСНОВКИ

Виконане дослідження дає змогу зробити наступні висновки.

1. Розкрито сутність міжнародних вантажних перевезень як складної транспортно-логістичної послуги, що охоплювала фізичне переміщення вантажів між державами, договірне оформлення, митний супровід, документальне забезпечення, вибір маршруту та координацію дій учасників логістичного процесу. Встановлено, що міжнародне вантажне перевезення відрізнялося від внутрішнього перетином державних кордонів, застосуванням міжнародних конвенцій, взаємодією різних правових режимів і необхідністю врахування вимог країн відправлення, транзиту та призначення. Охарактеризовано основні ознаки міжнародних вантажних перевезень, зокрема просторову, правову, організаційну, документальну та митну. Окрему увагу приділено класифікації міжнародних вантажних перевезень за видом транспорту, організаційною схемою, типом вантажу, правовим режимом, територіальною ознакою, регулярністю та способом формування вантажної партії. Визначено, що така класифікація мала прикладне значення, оскільки дозволяла обґрунтувати вибір транспортної схеми, визначити необхідні документи, оцінити ризики та врахувати специфіку організації доставки.

2. Систематизовано інституційне забезпечення міжнародних вантажних автомобільних перевезень як багаторівневу систему, що охоплювала діяльність міжнародних організацій, транспортні конвенції, митні процедури, технічні стандарти, регіональні правила та національні механізми правового регулювання. Встановлено, що інституційне середовище виконувало регулятивну й координаційну функції, оскільки уніфікувало правила перевезення, зменшувало адміністративні бар’єри, підвищувало передбачуваність доставки та створювало правові умови для стабільного функціонування автомобільного транспорту в міжнародній торгівлі. Охарактеризовано роль UNECE, IRU, WTO, UNCTAD, Світового банку та International Transport Forum при OECD у формуванні нормативного,

аналітичного й координаційного середовища міжнародних перевезень. Визначено, що діяльність цих організацій сприяла гармонізації процедур перетину кордонів, спрощенню транзиту, розвитку цифрового документообігу, підвищенню безпеки перевезень і моніторингу стану міжнародної логістики.

3. Проаналізовано динаміку міжнародних вантажних автомобільних перевезень у ЄС у 2015-2024 рр. за показниками обсягів перевезених вантажів, міжнародного вантажообігу, частки автомобільного транспорту у структурі внутрішніх вантажних перевезень та каботажних операцій. Встановлено, що протягом досліджуваного періоду ринок міжнародних автомобільних перевезень ЄС розвивався нерівномірно під впливом пандемії COVID-19, енергетичної кризи, інфляційного тиску, зростання витрат на паливо, зміни виробничо-логістичних ланцюгів і трансформації конкурентних позицій окремих країн-перевізників. Визначено, що у 2015-2019 рр. спостерігалося зростання обсягів міжнародних автомобільних перевезень, у 2021 р. зафіксовано найвищий показник, а у 2022-2024 рр. простежувалося поступове скорочення ринку. Охарактеризовано провідні позиції Німеччини, Франції, Польщі та Іспанії, які формували основу міжнародного автомобільного транспортного ринку ЄС. Водночас встановлено посилення ролі країн Центрально-Східної Європи, насамперед Польщі, Литви, Румунії, Чехії, Хорватії та Словенії, що відображало поступове зміщення транспортно-логістичної активності у східному напрямі.

4. Досліджено товарну та географічну структуру міжнародних автомобільних вантажопотоків між країнами ЄС у 2015-2024 рр. Розкрито, що міжнародні автомобільні перевезення забезпечували переміщення широкого спектра товарів, які формували основу внутрішньоєвропейських виробничих, торговельних, продовольчих, енергетичних і сировинних зв’язків. Охарактеризовано основні товарні групи міжнародних автомобільних перевезень, зокрема продукцію сільського господарства, лісового та рибного господарства, вугілля, нафту та природний газ, металеві руди й продукцію гірничодобувної промисловості, харчові продукти, напої та тютюнові вироби. Встановлено, що аграрна продукція та харчові товари зберігали стабільно високі

обсяги перевезень і відображали посилення ролі продовольчої логістики у функціонуванні внутрішнього ринку ЄС. Перевезення вугілля, нафти та природного газу суттєво скоротилися, що відображало структурну трансформацію енергетичного сектору ЄС, зменшення ролі викопних енергоресурсів і зміну моделей транспортування енергетичної сировини. Перевезення металевих руд і продукції гірничодобувної промисловості залишалися вагомим сегментом міжнародних автомобільних вантажопотоків, оскільки забезпечували функціонування виробничих, металургійних і будівельних ланцюгів між країнами ЄС.

5. Виокремлено чинники ефективності міжнародних вантажних автомобільних перевезень у ЄС, серед яких ключове значення мали цифровізація транспортно-логістичних процесів, екологізація транспортного сектору та інвестиції у розвиток дорожньої інфраструктури. Визначено, що ефективність міжнародних автомобільних перевезень формувалася під впливом економічних, технологічних та екологічних умов, які визначали конкурентоспроможність транспортного сектору, рівень інтеграції логістичних систем і здатність транспортної інфраструктури забезпечувати стабільне функціонування внутрішнього ринку ЄС. Охарактеризовано роль Sustainable and Smart Mobility Strategy та European Green Deal у формуванні стратегічних пріоритетів розвитку транспортної системи ЄС, зокрема цифровізації логістичних процесів, модернізації транспортної інфраструктури, скорочення транспортних викидів і розвитку більш екологічних моделей перевезень. Встановлено, що ці напрями визначали загальну логіку модернізації міжнародних автомобільних перевезень у ЄС і формували основу для підвищення їх економічної, організаційної та екологічної результативності.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. UNECE. Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), 1956. URL: https://unece.org/DAM/trans/conventn/cmr_e.pdf

2. UNECE. List of United Nations Transport Legal Instruments. URL: https://unece.org/transport/list-united-nations-transport-legal-instruments

3. UNECE. Road Transport. URL: https://unece.org/transport/road-transport

4. UNECE. Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR) . URL: https://unece.org/transport/dangerous-goods/about-adr

5. IRU. TIR - Global Transit System. URL: https://www.iru.org/what-we-do/facilitating-trade-and-transit/tir

6. IRU. How TIR Works. URL: https://www.iru.org/what-we-do/facilitating-trade-and-transit/tir/how-tir-works

7. World Trade Organization. Global Trade – WTO official page. URL: https://www.wto.org

8. World Trade Organization. Global Trade Statistics. URL: https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/statis_e.htm

9. UNCTAD. Review of Maritime Transport 2024. URL: https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2024

10. World Bank. Logistics Performance Index 2.0. URL: https://lpi.worldbank.org/en/home

11. International Transport Forum / OECD. ITF Transport Outlook 2023. URL: https://www.oecd.org/en/publications/itf-transport-outlook-2023_b6cc9ad5-en.html

12. OTIF. International Convention concerning the Carriage of Goods by Rail (CIM). URL: https://otif.org/en

13. IATA. Value of Air Cargo. URL: https://www.iata.org/en/programs/cargo/sustainability/benefits/

14. UNECE. *Additional Protocol to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) concerning the Electronic Consignment Note*. URL: https://unece.org/DAM/trans/conventn/e-CMRe.pdf

15. UNECE. *Customs Convention on the International Transport of Goods under Cover of TIR Carnets (TIR Convention), 1975*. URL: https://unece.org/fileadmin/DAM/tir/handbook/english/newtirhand/TIR-6Rev9EN_Convention.pdf

16. UNECE. *European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles Engaged in International Road Transport (AETR), 1970*. URL: https://unece.org/DAM/trans/doc/2010/sc1/ECE-TRANS-SC1-2010-AETR-en.pdf

17. European Parliament and Council. *Regulation (EC) № 1072/2009 on common rules for access to the international road haulage market*. URL: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj/eng

18. European Parliament and Council. *Regulation (EC) № 1071/2009 establishing common rules concerning the conditions to be complied with to pursue the occupation of road transport operator*. URL: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2009/1071/oj/eng

19. European Parliament and Council. *Regulation (EU) 2020/1055 amending Regulations (EC) № 1071/2009, № 1072/2009 and Regulation (EU) № 1024/2012*. URL: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2020/1055/oj/eng

20. European Parliament and Council. *Regulation (EC) № 561/2006 on the harmonisation of certain social legislation relating to road transport*. URL: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj/eng

21. European Parliament and Council. *Regulation (EU) № 165/2014 on tachographs in road transport*. URL: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj/eng

22. European Parliament and Council. *Directive 2006/22/EC on minimum conditions for the implementation of social legislation relating to road transport activities*. URL: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2006/22/oj/eng

23. Верховна Рада України. *Закон України «Про автомобільний транспорт» від 05.04.2001 № 2344-III*. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14

24. Верховна Рада України. *Закон України «Про приєднання України до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів» від 01.08.2006 № 57-V*. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/anot/en/5438-17

25. Верховна Рада України. *Закон України «Про участь України у Митній конвенції про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенції МДП 1975 року)» від 15.07.1994 № 117/94-ВР*. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/anot/en/117/94-%D0%B2%D1%80

26. Верховна Рада України. *Закон України «Про приєднання України до Європейської угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ADR)» від 02.03.2000 № 1511-III*. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/anot/en/1511-14

27. Road freight transport by type of goods and type of transport (t, tkm) - annual data. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ROAD_GO_TA_TG/default/table?lang=en

28. Modal split of inland freight transport. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_frmod/default/table?lang=en

29. Road cabotage transport by country in which cabotage takes place (t, tkm) - (from 1999 onwards) . URL: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/road_go_ca_c/default/table

30. International road freight transport of reporting country, by country of loading and unloading (t, tkm) - annual data. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/road_go_ia_rc/default/table

31. Mobility strategy. URL: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en

32. Transport and the Green Deal. URL: https://commission.europa.eu/topics/transport-and-tourism/transport-and-green-deal_en

33. eFTI Regulation. Digitalising freight transport across the European Union. URL: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/logistics-and-multimodal-transport/efti-regulation_en

34. Transport and mobility. URL: https://www.eea.europa.eu/en/topics/in-depth/transport-and-mobility

35. Transport infrastructure investment and maintenance spending. URL: https://sdmx.oecd.org/public/rest/data/OECD.ITF,DSD_INFRINV@DF_INFRINV,/.A.INV.EUR..V?startPeriod=2020&dimensionAtObservation=AllDimensions&format=csvfilewithlabels

36. Міжнародні економічні відносини : підручник / за ред. О. А. Довгаль. 2-ге вид., переробл. та доповн. Харків : ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2025. 852 с.

37. Григорова-Беренда Л. І., Шуба М. В. Теорія і практика зовнішньої торгівлі : навч. посіб. 2-ге вид., випр. і доп. Харків : ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2023. 136 с.

38. Світова економіка : підручник / за ред. О. А. Довгаль. 2-ге вид., переробл. та доповн. Харків : ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2025. 532 с.

39. Кваліфікаційна робота бакалавра : методичні рекомендації до виконання для здобувачів вищої освіти першого (бакалаврського) рівня освітньої програми «Міжнародні економічні відносини» / уклад. Л. І. Григорова-Беренда, Н. А. Казакова, С. А. Касьян, Н. В. Непрядкіна, О. В. Ханова. – 6-те вид., перероб. і доп. – Харків : ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2024. – 40 с.

40. Кваліфікаційна робота : методичні вказівки з написання та оформлення для здобувачів вищої освіти [Електронне видання] / уклад. Б. В. Самородов, О. М. Головко, І. К. Журавльова, С. В. Єльцов. – Харків : ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2026.

ДОДАТКИ

Додаток А

Динаміка міжнародних автомобільних вантажних перевезень у країнах ЄС у 2015-2024 рр., тис. т

	2015	2016	2017	2018	2019	2021	2022	2023	2024
ЄС	12673347	12826280	13222772	13269053	13574889	13685397	13619909	13152627	13055371
Бельгія	295057	291522	300121	285526	283979	277828	273307	275878	260601
Болгарія	163742	150410	155345	145987	116231	162460	163160	168597	150252
Чехія	439472	433928	461053	480863	505124	501379	474823	434821	443612
Данія	181232	184726	179062	167534	167747	171555	174842	169507	177924
Німеччина	3035342	3111875	3161849	3200936	3208244	3107994	3060982	2856769	2778277
Естонія	28162	34581	28969	28494	28373	28894	27156	25110	29834
Ірландія	117090	140743	146543	148765	158396	153466	163000	165581	164249
Греція	420028	419847	340923	368472	372220	271004	290032	275433	258843
Іспанія	1258749	1285612	1409713	1475205	1542517	1626818	1588191	1602181	1644529
Франція	1796777	1727615	1714295	1619369	1634951	1648961	1631147	1545242	1548138
Хорватія	67430	73572	73437	74901	82272	86462	87821	89372	94851
Італія	957006	901503	885451	920732	978883	987085	1047318	1041655	1110492
Кіпр	14402	19682	25595	29308	29361	27670	38550	40693	41994
Латвія	67552	69077	71701	81143	77248	86386	86379	84276	82750
Литва	58601	63571	76980	89105	100802	113135	100752	123634	139897
Люксембург	45715	50824	47292	48846	55303	48225	50339	46394	45729
Угорщина	206671	212685	205532	227580	223800	242174	226448	213690	200042
Нідерланди	641875	656562	666166	680186	688995	699674	691055	642514	641951
Австрія	351068	376399	386858	393312	402079	403510	390424	370601	366655
Польща	1264960	1313657	1501811	1390184	1506450	1580517	1599513	1584171	1528435
Португалія	150358	147788	157803	156651	155866	147066	143483	128581	115051
Румунія	199220	216621	226796	237496	257004	307357	324895	321765	323080
Словенія	70508	75033	86211	85406	91775	98910	103842	105117	100357
Словаччина	147225	156179	176750	177131	187184	154828	160802	158257	149110
Фінляндія	271912	278957	280744	274346	270462	259023	243739	235546	232262
Швеція	423191	433312	455772	481576	449624	493018	477911	447244	426454

Джерело: складено автором за [27]

Додаток Б

Динаміка міжнародного вантажообігу автомобільного транспорту в країнах ЄС у 2015-2024 рр., млн т/км

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
ЄС	1607919	1668804	1751868	1757719	1810309	1793488	1914912	1912127	1850440	1863174
Бельгія	41917	41941	40568	39446	42412	41426	43202	39155	36714	37428
Болгарія	32358	35422	35207	26992	20588	32583	35176	35192	33156	26968
Чехія	58791	50442	44430	41196	39218	56259	63892	65898	64938	70482
Данія	15502	16095	15503	15000	14992	14687	15344	15163	16407	16667
Німеччина	305070	305928	303209	306360	300801	293540	296136	293345	275931	270325
Естонія	6245	6705	6172	5751	4763	4253	5212	4518	4176	4344
Ірландія	9710	11434	11756	11476	12296	11367	12428	12297	12687	13792
Греція	19772	21240	21347	27499	21853	21240	21061	21186	20019	20583
Іспанія	209387	216993	231105	238991	249555	242265	270172	266720	263378	271584
Франція	153590	155847	167695	171880	174066	169668	174859	173359	169247	174021
Хорватія	10437	11335	11831	12633	12482	12258	13632	13664	14329	14323
Італія	116817	112634	119683	124912	137983	133219	144983	151097	145170	152674
Кіпр	563	703	826	892	858	709	731	949	1023	1096
Латвія	14532	14089	14817	14848	14853	13587	14973	14452	13092	14808
Литва	26465	30955	39077	43566	53092	55272	57729	53757	63076	66230
Люксембург	6290	6320	6251	6800	7381	6176	6904	7353	6964	6364
Угорщина	38223	39834	39546	37814	36774	32018	36887	37276	33154	34029
Нідерланди	69310	68004	67791	69923	69606	67925	69949	65586	62710	63056
Австрія	24615	25278	25201	24971	25652	24366	26296	26018	25423	25316
Польща	260709	290745	335215	315870	348948	354922	379838	385107	377891	368332
Португалія	31815	34821	34381	32941	32187	24230	32049	32032	26767	23105
Румунія	39018	48172	54705	58760	61039	55021	61845	64351	65246	67355
Словенія	17873	18674	20780	22203	23985	22639	24948	24285	22491	21829
Словаччина	33505	36090	35368	35551	33899	31594	30129	31436	26331	30509
Фінляндія	24488	26847	27967	28345	28848	29671	29619	30591	28256	27604
Швеція	40918	42257	41437	43100	42179	42593	46921	47340	41864	40350

Джерело: складено автором за [27]

Додаток В

Динаміка частки автомобільного транспорту у вантажних перевезеннях у розрізі окремих країн-членів ЄС

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
ЄС	74,1	74,2	75,0	75,3	76,0	77,1	77,0	77,4	78,1	78,2
Бельгія	73,6	74,3	73,3	75,8	76,6	77,4	76,7	76,5	77,6	78,0
Болгарія	54,7	55,6	56,5	56,2	46,8	50,5	56,0	60,5	63,0	60,1
Чехія	73,6	73,4	73,0	72,4	73,7	77,2	77,1	77,8	78,3	78,7
Данія	88,0	88,7	88,5	88,2	88,5	89,2	91,3	90,4	91,8	92,2
Німеччина	71,6	70,2	71,7	72,4	72,3	74,0	72,5	72,3	72,8	72,7
Естонія	47,6	57,1	55,6	53,8	58,0	61,4	59,9	72,7	79,6	85,4
Ірландія	99,0	99,1	99,1	99,2	99,4	99,2	99,4	99,3	99,3	99,4
Греція	98,4	98,7	98,2	97,9	97,6	96,9	97,1	97,7	98,9	98,7
Іспанія	94,2	94,7	94,9	95,0	95,2	95,9	95,7	95,6	95,8	96,1
Франція	84,9	85,7	86,6	87,3	87,3	88,0	87,3	87,4	88,9	88,3
Хорватія	72,9	73,5	72,0	73,1	69,1	67,7	69,9	69,8	73,8	71,5
Італія	86,5	85,3	86,3	86,8	88,1	88,0	87,3	87,6	88,0	88,4
Кіпр	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Латвія	20,2	23,4	26,0	24,2	26,4	43,5	46,6	46,8	56,0	64,9
Литва	34,1	35,0	33,3	32,1	32,6	35,3	37,5	53,6	60,8	62,2
Люксембург	84,9	87,3	87,0	84,4	85,0	85,1	85,6	86,3	85,7	85,6
Угорщина	65,1	66,0	62,5	68,9	68,2	65,7	69,2	69,8	71,6	69,9
Мальта	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Нідерланди	49,2	50,2	49,8	51,0	51,7	52,9	52,0	52,2	52,8	53,7
Австрія	64,7	64,9	65,1	66,3	66,5	67,9	68,0	68,1	68,9	67,8
Польща	74,4	75,2	76,0	73,1	76,0	77,4	77,7	76,8	75,8	76,4
Португалія	85,9	85,5	85,9	85,8	87,0	85,8	89,3	87,7	85,9	86,3
Румунія	38,0	40,3	42,4	44,1	45,0	45,5	49,7	54,0	53,7	55,4
Словенія	65,0	66,2	63,7	64,5	63,7	64,9	66,5	67,3	69,8	68,9
Словаччина	60,2	61,7	63,4	64,3	65,4	68,0	64,6	66,9	67,0	67,2
Фінляндія	72,6	72,9	72,3	70,7	72,8	73,8	72,7	77,0	77,4	76,1
Швеція	70,5	70,5	69,8	69,8	69,8	70,2	71,0	71,1	70,0	69,7

Джерело: складено автором за [28]

Додаток Г

Динаміка каботажних автомобільних перевезень у країнах ЄС у 2015-2024 рр., млн т/км

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Бельгія	1457128	1740396	1872522	1602222	1690750	1637384	1701657	1638964	1701208	1751502
Болгарія	22905	11968	8181	8922	11704	15693	20601	25199	67220	56511
Чехія	309969	192910	181573	199290	286509	275425	186481	317479	244378	189253
Данія	354721	324780	427568	415678	340513	466566	369918	369257	402572	389892
Німеччина	12448599	16184778	20377828	19147461	22944065	25644596	27181509	24901231	25955092	25619892
Естонія	12695	24238	15062	43434	31901	61345	33620	71362	25088	11654
Ірландія	205600	169471	221389	191001	214069	74381	14811	10948	11676	29571
Греція	58521	161646	161861	97972	100602	117775	186044	138397	103574	89907
Іспанія	1268613	1310560	1735652	1592805	2094091	1784843	1987658	1665344	1494840	1620465
Франція	8382922	9754619	11369034	10972790	12294233	12295549	12937704	11518601	11134489	12164571
Хорватія	1311	6985	9656	16590	13806	20595	26018	16184	32823	21860
Італія	1917022	1915007	2296242	1767293	2279105	2322209	3017747	2792555	2657814	2942559
Латвія	13539	19348	7824	36653	23562	9810	23471	22956	37838	24040
Литва	21386	28910	53007	133475	93833	38374	145156	98991	46328	37640
Люксембург	18134	21423	30471	14187	18814	26113	26336	21789	10707	21531
Угорщина	56496	64659	60564	79345	117953	74399	84789	80119	106921	57193
Нідерланди	727244	1054912	894578	803487	1096235	1162593	954943	1028116	926795	1524845
Австрія	784551	923427	955823	1048242	1018409	1139919	1101856	1237137	1122285	1081424
Польща	98549	174625	122484	129574	143660	147584	130406	175741	208305	290146
Португалія	47572	71918	53349	115472	118820	102517	127880	113332	86939	102147
Румунія	73685	63945	107991	64405	79309	33028	81794	63531	68889	114164
Словенія	9652	10467	42610	32979	30064	18328	26188	16364	38462	21225
Словаччина	119825	110773	96256	99426	136159	63487	57748	83209	71106	122841
Фінляндія	105602	64604	93013	97186	111955	93929	59725	126613	79621	81595
Швеція	1397460	1731883	1643702	1578185	1822216	1734623	1762615	1590906	1404588	1476961

Джерело: складено автором за [29]

Додаток Д

Інвестиції в автомобільну дорожню інфраструктуру в окремих країнах ЄС у 2020-2024 рр., млн євро

Країна	2020	2021	2022	2023	2024
Німеччина	15920	15380	16560	18310	19860
Франція	9631	10248	10613	11740	12220
Іспанія	3861	4038	5667	5443	5312
Італія	4393	6185	6384	4919	н/д
Польща	3208	3170	3042	3713	4303
Нідерланди	4343	4425	4178	4896	5932
Швеція	2942	2911	2896	2774	3012
Чехія	1641	1817	1943	2626	2851
Фінляндія	1789	1662	1677	1939	н/д
Угорщина	1820	1894	1555	1349	711
Греція	736	674	884	1120	1203
Бельгія	607	1311	1001	1031	875
Ірландія	503	525	561	599	768
Литва	466	434	343	565	704
Словаччина	752	1113	1148	860	850
Хорватія	442	537	471	620	603
Болгарія	525	152	404	614	393
Словенія	235	298	422	476	408
Латвія	198	201	196	227	297
Естонія	244	281	251	264	155
Люксембург	246	н/д	н/д	н/д	н/д

Джерело: складено автором за [35]