

УДК 656.135:338.47 [(4-672ЄС):(477)] DOI: 10.30977/ЕТК.2225-2304.2021.38.0.136

РОЛЬ АВТОМОБІЛЬНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У КОНТЕКСТІ СТРАТЕГІЧНИХ ПРІОРИТЕТІВ ЄС: ВИКЛИКИ ДЛЯ УКРАЇНИ

МАКСИМЕНКО А.О., кандидат соціологічних наук, старший науковий співробітник, сектор транскордонного співробітництва, ДУ «Інститут регіональних досліджень ім. М.І. Долишнього НАН України», вул. Козельницька 4, м. Львів, Україна, 79026.

E-mail: MaxymenkoAO@nas.gov.ua, ORCID: 0000-0002-4014-6501

***Анотація.** Пріоритети формування конкурентної та ефективної транспортної системи ЄС задекларовані у третій Білій Книзі, опублікованій у 2011 р. Стратегічні пріоритети європейської транспортної політики формуються в контексті та невід'ємно від інших пріоритетів розвитку ЄС, зокрема Європейського Зеленого Курсу, Територіального Порядку 2030. У грудні 2020 р. Європейська Комісія затвердила «Стратегію сталої та розумної мобільності - Європейський транспорт на шляху до майбутнього», ключовими цілями якої є формування сталої, розумної та стійкої мобільності. У пріоритетах розвитку європейської транспортної системи ключовий акцент поставлено на питання екологічності, сталості, розвитку швидкісних залізниць, розширення ринку залізничних вантажних і пасажирських перевезень, розвитку мультимодальних перевезень із переключенням автомобільних потоків на інші види транспорту, впровадження інформаційних технологій та інновацій. Аналіз обсягів вантажних перевезень у розрізі видів транспорту засвідчив, що понад дві третіх вантажних перевезень станом на 2019 р. припадає на автомобільні. Для суміжних з Україною країн-членів ЄС (Польща, Словаччина, Угорщина, Румунія) ця частка зростає з 2011 р. Для цих країн у структурі вантажних перевезень, здійснених автомобільним транспортом, переважають міжнародні перевезення. Середня відстань, на якій здійснювалися міжнародні вантажні перевезення, для ЄС загалом становила 581 км у 2018 р., а для Польщі, Угорщини, Словаччини та Румунії коливалася від 603 до 786 км. Конкуреноспроможність перевізників із країн, які приєдналися до ЄС з 2004 р., за рахунок низької оплати праці, показує, що на них припадає 80 % усіх міжрегіональних перевезень у ЄС. Транспортні компанії з Польщі є найактивнішими у вантажних перевезеннях між країнами ЄС, зокрема у наданні каботажних послуг. У 2020 р. Європейський Парламент прийняв Пакет мобільності, який вступатиме в силу поетапно протягом наступних шести років. Однак проти окремих положень цього Пакета щодо обов'язкового повернення водіїв додому та обмеження на каботажні операції, виступили представники окремих країн-ЄС, зокрема Польщі та Румунії.*

***Ключові слова:** транспортний сектор, автомобільні вантажні перевезення, стратегія, ЄС, євроінтеграція, Україна*

Постановка проблеми. Загальною метою європейської транспортної політики є розвиток сталої, ефективної, безпечної та екологічно чистої транспортної системи, а також різних видів

транспорту по всій території Європи. Транспортний сектор ЄС сьогодні знаходиться на роздоріжжі. З одного боку, впровадження політики сталого та екологічного розвитку вимагає змін у транспортній системі та використанні транспортних засобів, які чинять менший негативний вплив на навколишнє середовище. З іншого боку, актуальною залишається потреба використання потенціалу транспортної галузі, забезпечення її конкурентоспроможності, створення умов для збільшення робочих місць та забезпечення мобільності. Фактично це пошук балансу між соціальними вимогами та економічними інтересами. Особливо гострою є ця дилема для автомобільної промисловості та автомобільного транспорту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню стратегічних пріоритетів транспортної політики ЄС, можливих сценаріїв розвитку транспортної системи у Європі, в тому числі викликам та можливостям у розвитку автомобільного транспорту, присвячені публікації іноземних авторів: Liachovičius, E., Skrickij, V. [1], Engström, R. [2], Aditjandra P. [3], Keseru, I., Coosemans, T., Macharis, C. [4]. Низка публікації присвячена аналізу впливу автомобільних вантажних перевезень на зміни клімату [5], чинників, які впливають на зменшення викидів CO₂ від автомобільних вантажних транспортних засобів у довгостроковій перспективі [6], розвитку електромобільності в умовах вантажного транспорту [7], виявлення переваг та обмежень у переміщенні вантажних перевезень на високошвидкісні залізниці [8].

Публікації вітчизняних авторів присвячені аналізу процесів імплементації Угоди про Асоціацію з ЄС у галузі транспорту [10; 11; 12], економіко-правовим аспектам розвитку автотранспорту, автомобільної галузі, чинникам конкурентоспроможності автотранспортних послуг [13; 14; 15], особливостям розвитку транспортної інфраструктури, підприємств транспортно-логістичної галузі в Україні [16; 17].

Невирішені складові загальної проблеми. Сучасні пріоритети політики ЄС окреслюють нові віхи розвитку та функціонування автотранспортної галузі та ринку автомобільних перевезень. Відтак доречним є аналіз досвіду суміжних з Україною країн-членів ЄС у організації автомобільних вантажних перевезень

з метою врахування тих ризиків, з якими стикнеться автотранспортна галузь у майбутньому, задля збереження та нарощення транзитного потенціалу нашої країни, зростання обсягів експорту транспортних послуг.

Формування цілей статті. Мета статті полягає в окресленні місця автомобільних вантажних перевезень у стратегічних пріоритетах політики ЄС та аналізі останніх трендів автомобільних вантажних перевезень суміжних з Україною країн-членів ЄС.

Виклад основного матеріалу дослідження. Сучасний етап у формуванні спільної транспортної політики ЄС починається з 1992 р. із прийняття низки стратегічних документів. Перший стратегічний документ - Повідомлення Європейської Комісії «Майбутній розвиток спільної транспортної політики», у якому окреслено глобальний підхід до формування транспортної системи з акцентом на сталу мобільність. Фактично це вироблення транспортної політики на загальноєвропейському рівні та визначення транспорту як важливого засобу досягнення соціальної згуртованості і зменшення економічних диспропорцій між регіонами. Такий підхід до трактування транспорту став передумовою зародження транс'європейської транспортної мережі (TEN-T). У 2001 р. була затверджена Біла книга транспортної політики: «Європейська транспортна політика до 2010: час для рішення», у центрі уваги якої було ціноутворення на перевезення, зокрема, на вантажні та особливо на великогабаритні вантажні транспортні засоби. Також наголошено на переході від автомобільного до залізничного транспорту, що сприятиме вирішенню заторів, екологічних проблем та інших викликів, які стоять перед транспортом. У 2011 р. опублікована сучасна *Біла книга* «Дорожня карта до Єдиного європейського транспортного простору – на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи» [18; 19].

У *Білій Книзі 2011 р.* окреслено десять пріоритетних цілей для формування конкурентної та ефективною транспортної системи. Наголошено, що слід скоротити викиди парникових газів на 60%. З цією метою у Цілі 3 вказано, що 30% вантажних перевезень на відстані понад 300 км повинні перейти на інші види транспорту, такі як залізничний або водний до 2030 р., а більш ніж на 50% до

2050 р., що сприятиме ефективності і розвитку «зелених вантажних» коридорів. Для досягнення цієї мети необхідним є розвиток відповідної інфраструктури [20].

Стратегічні пріоритети європейської транспортної політики формуються в контексті та невід'ємно від інших пріоритетів розвитку ЄС. Зокрема, серед шести пріоритетів Європейської Комісії на 2019–2024 рр. є *Європейський Зелений Курс* (англ. *European Green Deal*) – це реалізація заходів у напрямі скорочення викидів парникових газів від транспорту до 90% у 2050 р. і принаймні до 55% у 2030 р. порівняно з рівнем 1990 р. [21]. *Територіальний Порядок* (англ. *The Territorial Agenda*) – це стратегічний документ формування політики просторового планування в Європі, її регіонах та громадах. Серед цілей Територіальної політики 2030 зазначено про необхідність формування зв'язків між регіональним плануванням та розвитком транс'європейських транспортних мереж, а також виявлення нових моделей сервісів для локальної та регіональної мобільності; інтеграція поза кордонами шляхом кооперації між регіонами з різних країн для використання спільного потенціалу розвитку. У документі наголошено і на необхідності формування здорового довкілля шляхом підтримки у розробленні екологічних рішень, розвитку зеленої та блакитної інфраструктурних мереж, що об'єднують екосистеми, як у просторовому плануванні, так і за його межами [22].

Відтак у контексті екологічних ініціатив 9 грудня 2020 р. Європейська Комісія затвердила *«Стратегію сталої та розумної мобільності - Європейський транспорт на шляху до майбутнього»*

Стратегія включає три ключові цілі формування європейської транспортної системи.

- *Стала мобільність*: передбачає перехід до мобільності з нульовими викидами, роблячи всі види транспорту більш екологічними, забезпечуючи доступність екологічних варіантів та стимулюючи користувачів робити сталий вибір.

- *Розумна мобільність*: підтримка екологічного вибору, використовуючи переваги діджиталізації та автоматизації для досягнення безперебійного, безпечного та ефективного зв'язку.

- *Стійка мобільність*: створення доступного та прийняттого для всіх громадян і бізнесу Єдиного Європейського Транспортного Простору, із врахуванням впливу пандемії COVID-19 зробити його стійким до майбутніх криз та безпекових викликів [23].

Як бачимо, «червоною ниткою» у стратегічних пріоритетах є питання екологічності, сталості, акцент у транспортному секторі поставлений на розвиток швидкісних залізниць, розширення ринку залізничних вантажних і пасажирських перевезень, а також розвитку мультимодальних перевезень тощо. Окрім того, 2021 р. оголошено у ЄС роком «Європейської залізниці», що є ініціативою в межах Європейського Зеленого Курсу. Однак таке рішення не виключає та не заперечує існування автомобільної промисловості, автомобільного транспорту та автомобільних перевезень. Радше ставить нові виклики, обмеження та вимоги, які слід враховувати.

Зважаючи на вище зазначені стратегічні документи, *Європейська асоціація автовиробників* (англ. *European Automobile Manufacturers' Association's*) висловила власне бачення та окреслила 10 ключових пріоритетів Європейської транспортної політики після 2020 р. Зокрема, це орієнтація на сталість (пропозиція на ринку альтернативного палива, розвиток інфраструктури зарядок та заправок в межах TEN-T, закріплення уніфікованих стандартів до викидів CO₂, можливості використання автотранспорту великої місткості, інвестиції автомобільної промисловості у стійку мобільність, включаючи нові енергозберігаючі технології та технології повторного використання матеріалів у транспортних засобах), мультимодальність, цифровізацію та ін. [24].

З огляду на вищевказане доцільним є аналіз поточного стану автомобільних вантажних перевезень у країнах-членах ЄС, які мають спільний з Україною кордон. Насамперед проаналізуємо, яку часту займають автомобільні вантажні перевезення у структурі видів транспорту в перевезенні вантажів у країнах ЄС та чи змінюється її питома вага з 2011 р., коли була затверджена Біла Книга.

Як бачимо з рис. 1, частка вантажних перевезень автомобільним транспортом у ЄС загалом є доволі значна і стабільна. На автомобільні перевезення припадає понад дві третіх усіх вантажних перевезень.

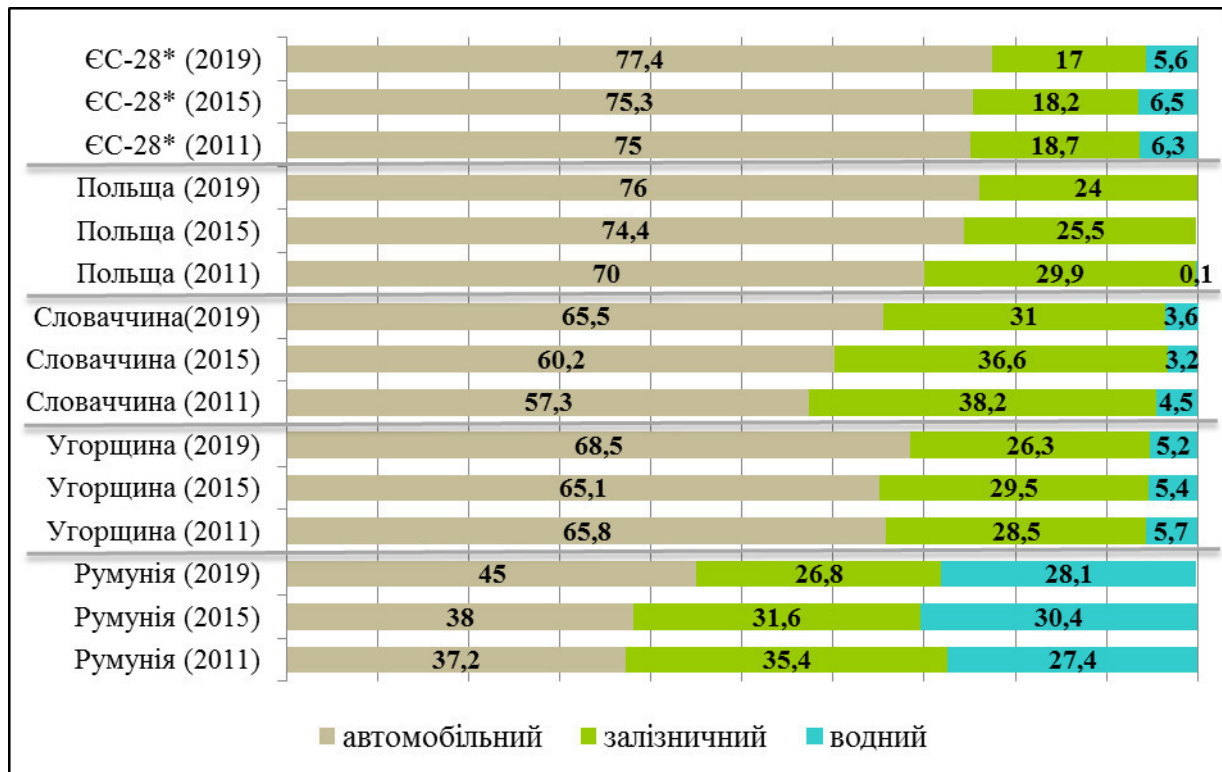


Рис. 1. Динаміка перевезень вантажів за видами транспорту у країнах ЄС у 2011, 2015, 2019 рр., %

Примітка: *тут і далі ЄС-28 – країни-члени 2013–2019 рр.

Водний – у Євростаті визначений як «inland waterways transport», або внутрішній водний транспорт (річка, канал, озеро або інша ділянка води, яка за природними або техногенними особливостями придатна для судноплавства).

Джерело: Євростат [25].

Причому, у Словаччині частка вантажних перевезень здійснених автомобільним транспортом зросла з 57,3 % у 2011 р. до 65,5 % станом на 2019 р. Частка автомобільних вантажних перевезень зросла і в Угорщині та Польщі. Натомість, частка вантажних перевезень, які припадають на залізничний транспорт у Польщі, Словаччині, Угорщині та Румунії має тенденцію до скорочення. А для ЄС загалом майже незмінна (18,7 % у 2011 р., проти 17,0 % у 2019 р.).

Отже, за виключенням Румунії, у якій вантажні перевезення розподілені між усіма видами транспорту, у решти суміжних з Україною країн-членів ЄС питома вага автомобільного транспорту в перевезенні вантажів залишається значною.

За видами автомобільні вантажні перевезення можна поділити на:

- Внутрішні (національні) – перевезення між двома пунктами розташованими в межах однієї країни (місце завантаження/посадки та місце розвантаження/висадки), транспортним засобом, що зареєстрований у цій самій країні.

- Міжнародні – перевезення між пунктом завантаження/розвантаження в одній країні декларування і пунктом завантаження/розвантаження в іншій країні. Такі транспортні перевезення можуть включати транзит через одну або кілька інших країн. Міжнародні вантажні перевезення автомобільним транспортом включають наступні підкатегорії:

- міжнародне завантаження (англ. international loaded) – завантаження товару здійснюється в країні звітності (тобто в країні, в якій зареєстровано транспортний засіб, що здійснює перевезення), а пункт розвантаження є в іншій країні;

- міжнародне вивантаження (англ. international unloaded) розвантаження транспортного засобу відбувається в країні звітності (тобто країні, в якій зареєстровано транспортний засіб, що здійснює перевезення), але завантаження мало місце в іншій країні;

- міжрегіональні (англ. cross-trade) – автомобільні перевезення між двома різними країнами, що здійснюються автомобільним транспортним засобом, зареєстрованим у третій країні;

- каботаж (англ. cabotage) – вантажні перевезення здійснюються на території країни, вантажними транспортними засобами, які зареєстровані в іншій країні [26].

В загальному для ЄС переважають внутрішні (національні) перевезення. Тобто перевезення транспортними засобами, зареєстрованими на території ЄС і в його межах. Однак, якщо розглянути приклад сусідніх з Україною країн. то бачимо, що для Польщі, Словаччини, Румунії та Угорщини у структурі автомобільних вантажних перевезень переважають міжнародні перевезення, а саме здійснені вантажівками зареєстрованими у цих країнах, але місцем вивантаження/завантаження була інша країна.

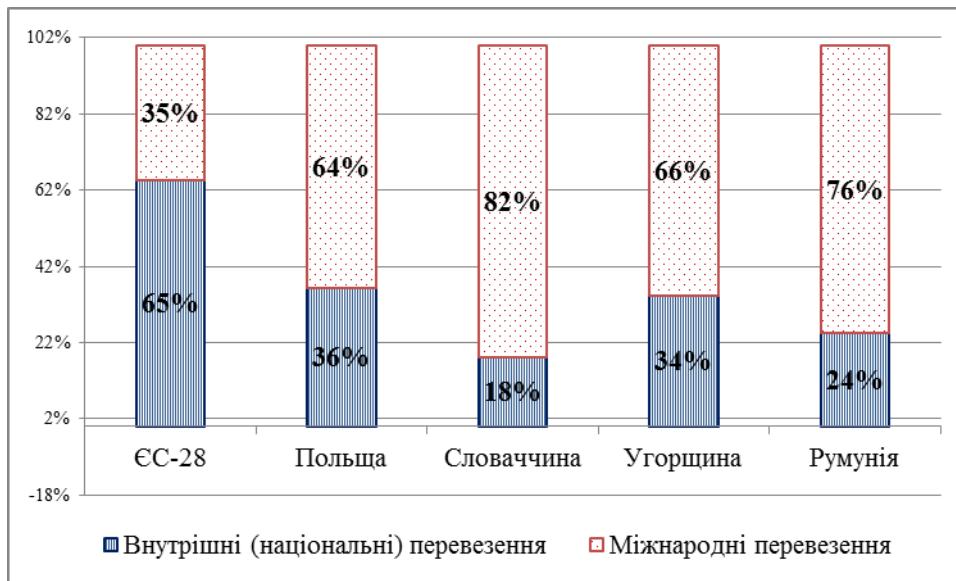


Рис. 2. Структура вантажних перевезень автомобільним транспортом у окремих країнах ЄС, 2018 р., %

Примітка: тільки перевезення здійснені транспортними засобами вантажопідйомності понад 3,5 т, включно із міжрегіональними перевезеннями та каботажем.

Джерело: Євростат [25]

Перевізники з таких країн ЄС, як наприклад Польща, Болгарія, Хорватія та Румунія, значною мірою домінують в експорті транспортних послуг. Це є наслідком низьких витрат на оплату праці. Відносна конкурентоспроможність перевізників із країн, які приєдналися до ЄС з 2004 р., також показує їхню частку в міжрегіональних перевезеннях (cross-trade): на них припадає 80 % усіх міжрегіональних перевезень у ЄС. Зовсім в іншій ситуації знаходяться перевізники із Франції, Швеції, Італії, Бельгії та Німеччини, які займають відносно низьку частку на ринку перевезень експорту та імпорту їх власних економік. З сумарною часткою менше 2 % у загальному обсязі ці країни майже відсутні на ринку міжрегіональних перевезень [27, с. 7].

Транспортні компанії з Польщі є найактивнішими у вантажних перевезеннях між країнами ЄС. На польських перевізників припадала третина від усіх міжрегіональних перевезень у ЄС (28,8 % у 2014 р., 35 % у 2019 р.). Також Польща є найбільшим перевізником, що надає каботажні послуги на території країн-членів ЄС. У 2018 р. компанії перевезли 46,6 млн тонн вантажів у рамках

каботажу, що становило 17 % усіх вантажів, які перевозили польські перевізники в міжнародних перевезеннях (порівняно з 1,6 млн тонн у 2004 р.) [28].

Таблиця 1

Частка міжрегіональних та каботажних вантажних перевезень автомобільним транспортом для окремих країн-членів ЄС

Вид перевезення	Країна			
	Польща	Словаччина	Угорщина	Румунія
Міжрегіональні (<i>частка країни від усіх перевезень цього виду, 2019 р.</i>)	35%	5%	5%	11%
Каботаж (<i>частка країни від усіх перевезень цього виду, 2018 р.</i>)	39%	3%	3%	9%

Джерело: Євростат [25].

Середні відстані, на які здійснювалися міжнародні вантажні перевезення, для ЄС загалом становила 581 км у 2018 р. Середня відстань варіювала залежно від розміру країни та від рівня її залучення до міжнародних перевезень. Для Польщі середня відстань міжнародних перевезень становила 754 км, для Румунії – 786 км, а для Словаччини та Угорщини в межах 600 км. Не меншими були відстані у міжрегіональних перевезеннях, а у каботажних коливалися від 267 км до 357 км (рис. 3). Загалом найменші відстані зафіксовані для внутрішніх вантажних автомобільних перевезень.

Вантажні перевезення автомобільним транспортом, безсумнівно, є галуззю все більшого значення в Польщі. Кількість компаній у Польщі, що працюють у секторі автомобільного транспорту, залишалася достатньо стабільною з 2008 по 2017 р. на рівні близько 87 тис. суб'єктів господарювання. Однак загальний оборот зріс із 17 703 млн євро в 2008 р. до 27 620 млн. євро у 2017 р. Щодо зайнятості, то після невеликого падіння її рівня у 2009 р. кількість зайнятих має стійкий тренд зростання. З 2009 по 2017 р. кількість зайнятих зросла з 254 400 до 382 700 осіб, або на 50 %. Слід зауважити, що дефіцит робочої сили у цій сфері покривається за рахунок громадян третіх країн. У 2012 р. лише 1,5 % зайнятих були громадянами третіх країн, тоді як у 2017 р. ця частка зросла до

12,1 %. Частково зростання такої частки відбулося завдяки мігрантам із сусідніх країн не членів-ЄС, зокрема України, Росії та Білорусі. У 2018 р. Польща експортувала 9 181 млн євро послуг автомобільного вантажного транспорту, що є найбільшою сумою в ЄС-28 і становить 14 % усіх експортованих послуг. Крім того, протягом багатьох років експорт таких послуг стрімко нарощувався Польщею. З 2010 по 2018 рр. відбулося зростання не менше ніж на 140,5 %. Однак слід зауважити, що у сфері є серйозні правопорушення, зокрема більшість правопорушень, виявлених під час дорожніх перевірок, пов'язані з неправильним використанням тахографа та іншими маніпуляціями, в тому числі порушення періодів їзди та відпочинку, відсутність записів, некоректне функціонування транспортного засобу та ін. [33]

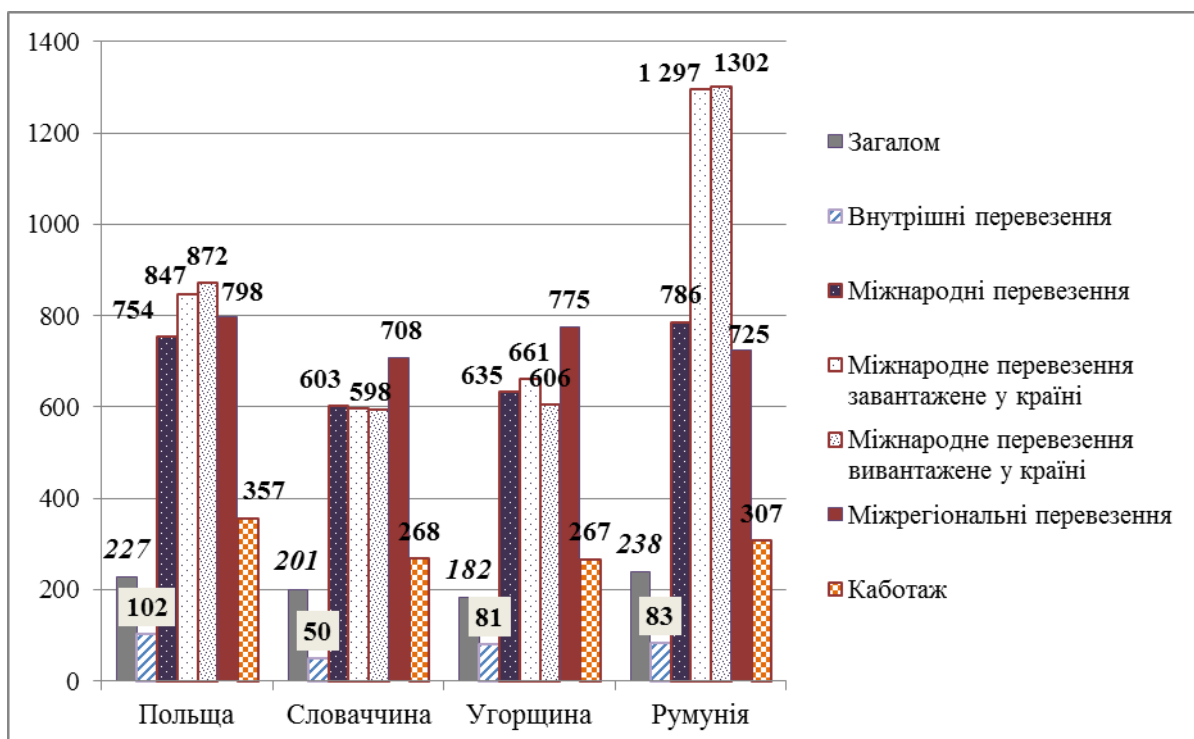


Рис. 3. Середня відстань вантажних перевезень автомобільним транспортом у 2018 р., км

Примітка: для Румунії дані наведені за 2019 р.

Джерело: за даними Comité national routier [29-32].

У 2020 р. Європейський Парламент прийняв *Пакет мобільності*, який вступатиме в силу поетапно протягом наступних

шести років. Правила щодо часу відпочинку, включаючи повернення водіїв до країни реєстрації, будуть діяти з серпня 2020 р. Зокрема:

- регулярний щотижневий відпочинок водіїв не менше ніж 45 годин поза кабіною транспортного засобу;
- водій зобов'язаний протягом двох тижнів взяти два регулярних тижневих періоди відпочинку або один регулярний період відпочинку та один скорочений тижневий період відпочинку тривалістю не менше 24 годин;
- обов'язкове повернення водіїв додому кожні чотири тижні;
- обладнання аналоговими і цифровими тахографами всіх тягачів (2024 р.), а з серпня 2025 р. на тягачах мають бути встановлені SMART тахографи 1-го покоління, з 1 липня 2026 р. SMART тахографи 2-го покоління, також є обов'язковими для легких комерційних транспортних засобів (від 2,5 до 3,5 т);
- здійснення максимум трьох каботажних операцій протягом семи календарних днів, проте водій не зможе виконувати черговий каботаж на території тієї ж країни, якщо не пройде як мінімум чотири дні з моменту такої останньої поїздки (2022 р.) [34].

Водночас представники таких країн, як Болгарія, Кіпр, Естонія, Угорщина, Мальта, Латвія, Литва, Польща та Румунія виступили із протестними заявами щодо Пакета Мобільності, а саме: «Пакет мобільності I відхиляється від цілей початкової пропозиції Комісії. Крім того, важливі положення не оцінювалися з точки зору їх впливу на галузь автомобільного транспорту, її працівників та економіку ЄС в цілому. У цьому контексті варто зауважити, що Комісія визнала, що деякі заходи не були проаналізовані належним чином, і висловила сумніви щодо їх відповідності кліматичній політиці ЄС. Зокрема, обов'язкове повернення транспортних засобів до країни-члена, де зареєстрований перевізник, є прикладом положення, яке є не тільки дискримінаційним для країн-членів, але й непослідовним, оскільки воно підриває амбітні цілі ЄС у сфері екологічної політики та суперечить Європейському Зеленому Курсу, а саме - впровадження такого положення збільшить до 3 млн тонн викидів CO₂ в усьому ЄС на рік» [35].

Висновки. Розвиток транспортного сектору ЄС стоїть перед викликами, особливо гострими вони є для автомобільного транспорту та автомобільних вантажних перевезень.

Роль автомобільного транспорту у перевезенні вантажів на території ЄС не зменшується, про що свідчить зростаюча питома вага перевезень здійснених цим видом транспорту.

В середині ЄС існують значні диспропорції між країнами у здійсненні вантажних перевезень автомобільним транспортом. Значну частку в експорті транспортних послуг автомобільним транспортом займає Польща. Відстань, на яку здійснюються міжнародні транспортні перевезення, перевищує щонайменше вдвічі (для Польщі, Румунії, Словаччини, Угорщини) поріг у 300 км. Поріг, який позначений для переходу вантажних перевезень автомобільним транспортом на інші види (залізничний або водний).

Перевагами у перевезенні вантажів користуються перевізники із країн Східної Європи через низьку оплату праці, порушення періодів часу їзди та відпочинку, некоректне функціонування тахографів тощо.

Для України імплементація Угоди про Асоціацію в частині транспорту зобов'язує запровадити зміни до законодавства у транспортному секторі. Окрім того, в подальшому транспортна політика повинна враховувати стратегічні пріоритети ЄС. Водночас проаналізований досвід суміжних з Україною країн членів-ЄС у здійсненні автомобільних вантажних перевезень показав, що роль автомобільного транспорту у перевезенні вантажів вагома. Однак, порівняно із перевізниками з України, перевізники із сусідніх країн-членів ЄС мають конкурентні переваги. Особливо Польща, яка вже на сьогодні домінує в експорті автомобільних вантажних послуг у ЄС. А дефіцит робочої сили покриває за рахунок трудових мігрантів з України. Крім того, українські перевізники повинні мати дозволи на поїздку територією іноземних держав під час виконання перевезень вантажів автомобільним транспортом. Проте існує дефіцит таких дозволів, особливо з боку Польщі. Наприклад, у 2019 р. Польщею було видано 178 281 шт. дозволів (23,8 % від усіх дозволів виданих Україні). А у 2020 р. їх кількість, видана Польщею, була 161 382 шт. (21,8 % від усіх дозволів). Відтак для України є подвійний виклик – це законодавче врегулювання та

стандарти ЄС (в тому числі і соціальні) у галузі транспорту. Усі ці фактори неминуче відобразяться на ціні та конкурентоспроможності українських перевізників, з іншого боку – це налагоджені канали транспортування, зв'язки із західними компаніями наших найближчих сусідів. Окрім того, слід враховувати візії інших країн, зокрема Туреччини та Росії в організації та нарощенні транспортних потоків із Китаю.

З першого погляду виглядає, що для України в нарощенні експорту автомобільних транспортних послуг є більше недоліків ніж переваг. Однак підхід до реалізації транзитного потенціалу України має бути комплексний та системний. Це дозволить виявити конкурентні переваги України у транспортній галузі, виробити підхід до вибору інвестиційних проєктів, які б дали змогу не втратити те, що вже існує (перевізників), та наростити потенціал автомобільних вантажних перевезень та інших видів транспорту за рахунок транзитних потоків із Азії до Європи.

Література

1. Liachovičius E., Skrickij V. The Challenges and Opportunities for Road Freight Transport. In: Gopalakrishnan K., Prentkovskis O., Jackiva I., Junevičius R. (eds). *TRANSBALTICA XI: Transportation Science and Technology. TRANSBALTICA 2021. Lecture Notes in Intelligent Transportation and Infrastructure*, Springer, Cham, 2020. Pp. 455-465. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-030-38666-5_48
2. Engström R. The Roads' Role in the Freight Transport System. *Transportation Research Procedia*. 2016. Vol. 14. P. 1443-1452. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2016.05.217>
3. Aditjandra P.T. Chapter 8 - Europe's Freight Transport Policy: Analysis, Synthesis and Evaluation. *Advances in Transport Policy and Planning*. 2018. Vol. 1. P. 197-243. DOI: <https://doi.org/10.1016/bs.atpp.2018.07.006>
4. Keseru I., Coosemans T., Macharis C. Building Scenarios for the Future of Transport in Europe: The Mobility4EU Approach. In: Müller B., Meyer G. (eds). *Towards User-Centric Transport in Europe. Lecture Notes in Mobility*. Springer, Cham, 2019. Pp. 15-30. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-319-99756-8_2
5. Carrara S., Longden T. Freight futures: The potential impact of road freight on climate policy. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*. 2017. Vol. 55. P. 359-372. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trd.2016.10.007>

6. Liimatainen H., Hovi I. B., Arvidsson N., Nykänen L. Driving forces of road freight CO₂ in 2030. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*. 2015. Vol. 45, No. 3. P. 260-285. URL: https://toi.brage.unit.no/toixmlui/bitstream/handle/11250/2633927/Hovi_10.1108_IJPDLM-10-2013-0255_postprint.pdf?sequence=1 (дата звернення: 13.11.2021).
7. Cempirek V., Rybicka I. Ljubaj I. Development of Electromobility in Terms of Freight Transport. *LOGI – Scientific Journal on Transport and Logistics*. 2019. Vol. 10, No. 2. P. 23-32. DOI: 10.2478/logi-2019-0012 <https://sciendo.com/pdf/10.2478/logi-2019-0012>
8. Watson I., Ali A., Bayyati A. An Investigation into the Benefits and Constraints of Shifting Freight Traffic onto High-Speed Railways. Conference paper. *COMPRAIL 2018*. Wessex Institute of Technology (WIT). Lisbon, Portugal 02 - 04 Jul 2018. P.1-13. URL: <https://openresearch.lsbu.ac.uk/item/868x0> (дата звернення: 13.11.2021).
9. Грисюк Ю., Лабута А., Данилов О. Дослідження процесів імплементації регламентів і директив європейського союзу в сфері автомобільного транспорту. *Європейські інтеграційні процеси у XXI столітті: ключові тенденції, основні виклики та нові можливості*: зб. матеріалів Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 26-27 березня 2018 р.). Київ: Українська Асоціація Викладачів і Дослідників Європейської Інтеграції, 2018. С. 109 – 117.
10. Никифорок О. Імплементація директив ЄС щодо залізничного транспорту в законодавство України: позитивні та негативні наслідки. *Економіст*. 2013. № 10. С. 15-20.
11. Ейтутіс Г., Крищенко С., Фесовець О., Ейтутіс Д. Імплементація Угоди про асоціацію між Україною та ЄС – стратегічний орієнтир проведення реформ на залізничному транспорті України. *Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер. Економіка і управління*. 2014. Вип. 30. С. 52-59.
12. Мних О., Гречин Б. Розвиток транспортної політики в Україні згідно з вимогами ЄС на прикладі вантажних перевезень залізничного і автомобільного транспорту. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*. 2012. № 749. С. 434-440. URL: <http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/25898/1/78-434-440.pdf> (дата звернення: 13.11.2021).
13. Овчар П.А. Економіко-правові аспекти розвитку автомобільного транспорту в Україні. *Економічний вісник Національного гірничого університету*, 2017. № 3. С. 127-134
14. Dmitriiev I., Shevchenko I. Problems and prospects of development of the automotive industry in Ukraine. *Scientific Journal of Polonia University*. 2017. Vol. 20 (1). P. 11-23. DOI: <https://doi.org/10.23856/2001>

15. Шинкаренко В., Криворучко О. Факторы конкурентоспособности автотранспортных услуг. *Вісник економіки транспорту і промисловості*, 2013. Вип. 42. С. 352-357.

16. Prytula Kh., Maksymenko A., Demedyuk O. The Institutional and Legal Framework for the Development of the Transport Infrastructure in the Cross-border area between EU and Ukraine. *Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Bankowej w Poznaniu*. 2019. T. 86 (Nr.3). P. 47-67. URL: https://papers.wsb.poznan.pl/sites/papers.wsb.poznan.pl/files/ZN_WSB_P_ART/04_Prytula.pdf (дата звернення: 13.11.2021).

17. Федотова І.В. Екзогенні та ендогенні фактори впливу на життєздатність підприємств транспортно-логістичної сфери. *Економіка транспортного комплексу*. 2020. Вип. 35. С. 94-121.

18. Čapeta T. Prometno pravo i politika Europske unije. In *Europsko promet pravo* / N. Radionov, J. Marin (ur.). Zagreb: Sveučilište u Zagrebu, Pravni fakultet, 2011. S. 3-54.

19. Giorgi L., Schmidt M. European Transport Policy -- A Historical and Forward Looking Perspective. *Policy Studies/Politikfeldanalyse*. 2002. Vol. 2 Issue 4. P. 1-19. URL: <http://www.epa-journal.eu/download/2.-european-transport-policy-a-historical-and-forward-looking-perspective.pdf> (дата звернення: 13.11.2021).

20. White Paper. Roadmap to a Single European Transport Area - Towards a competitive and resource efficient transport system. European commission, Brussels, 2011. URL: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EN:PDF> (дата звернення: 13.11.2021).

21. A European Green Deal. *The European Commission's priorities. 6 Commission priorities for 2019-24*. An official website of the European Union. URL: <https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024> (дата звернення: 13.11.2021).

22. Territorial Agenda 2030. URL: <https://territorialagenda.eu/> (дата звернення: 13.11.2021).

23. Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future. *Communication from the commission to the European parliament, the council, the european economic and social committee and the committee of the regions*. European commission, Brussels, 2020. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM:2020:789:FIN> (дата звернення: 13.11.2021).

24. ACEA Position Paper: European Transport Policy after 2020. ACEA, 2019. 17 p. URL: https://www.acea.be/uploads/publications/ACEA_Position_Paper-European_Transport_Policy_after_2020.pdf (дата звернення: 13.11.2021).

25. Eurostat. Road Freight Transport Measurement. URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/main/data/database> (дата звернення: 13.11.2021).

26. Glossary for transport statistics. 5th edition. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2019. 154 p. URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/3859598/10013293/KS-GQ-19-004-EN-N.pdf/b89e58d3-72ca-49e0-a353-b4ea0dc8988f> (дата звернення: 13.11.2021).

27. Transport in the European Union Current Trends and Issues. European Commission, Directorate-General Mobility and Transport, 2019. 171 p. URL: <https://www.amt-autoridade.pt/media/1934/2019-transport-in-the-eu-current-trends-and-issues.pdf> (дата звернення: 13.11.2021).

28. Mroczek W. Poland as the largest hauler in the EU road transport. *Obserwator Finansowy*. 2020. URL: <https://www.obserwatorfinansowy.pl/in-english/poland-as-the-largest-hauler-in-the-eu-road-transport/> (дата звернення: 13.11.2021).

29. European studies. The Polish road freight transport sector in 2019. Le Comité National Routier (CNR) in partnership with Moreus. Paris, 2019. 23 p. URL: <https://www.cnr.fr> (дата звернення: 13.11.2021).

30. European studies. The Slovak road freight transport sector in 2019. Comité national routier (CNR) in cooperation with Visemont s.r.o. Paris, 2019. 23 p. URL: <https://www.cnr.fr> (дата звернення: 13.11.2021).

31. European studies. The Hungarian road freight transport sector in 2019. Comité national routier (CNR) in cooperation with Visemont s.r.o. Paris, 2019. 27 p. URL: <https://www.cnr.fr> (дата звернення: 13.11.2021).

32. European studies. The Romanian road freight transport in 2020. Le Comité National Routier (CNR) In cooperation with the Romanian National Union of Road Hauliers (UNTRR). Paris, 2020. 37 p. URL: <https://www.cnr.fr> (дата звернення: 13.11.2021).

33. De Smedt L., De Wispelaere F. Road freight transport in the EU. In search of a balance between the economic and social dimension of the internal market. A quantitative sectoral analysis. HIVA - KU Leuven; Leuven, 2020. 221 p. URL: https://transfair-project.eu/wp-content/uploads/2020/12/1st-TransFair-Report-deSmedt_deWispelaere.pdf (дата звернення: 13.11.2021).

34. Mobility Package I. Social rules. Driving and rest times. European Commission. Directorate-General for Mobility and Transport. URL: https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/qa_mobipack_part_ii_en.pdf (дата звернення: 13.11.2021).

35. Member states take action before EU court against first Mobility Package. *EURACTIV Media*. 2021. URL: <https://www.euractiv.com/section/economy-jobs/opinion/member-states-take-action-before-eu-court-against-first-mobility-package/> (дата звернення: 13.11.2021).

References

1. Liachovičius, E. & Skrickij, V. (2020). The Challenges and Opportunities for Road Freight Transport. In: Gopalakrishnan K., Prentkovskis O., Jackiva I., Junevičius, R. (eds). *TRANSBALTICA XI: Transportation Science and Technology. TRANSBALTICA 2021. Lecture Notes in Intelligent Transportation and Infrastructure*. Springer, Cham. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-030-38666-5_48 [in English].
2. Engström, R. (2016). The Roads' Role in the Freight Transport System. *Transportation Research Procedia*, 14, 1443–1452. DOI: [10.1016/j.trpro.2016.05.217](https://doi.org/10.1016/j.trpro.2016.05.217) [in English].
3. Aditjandra, P.T. (2018). Chapter Eight - Europe's Freight Transport Policy: Analysis, Synthesis and Evaluation. *Advances in Transport Policy and Planning*, 1, 197-243. DOI: <https://doi.org/10.1016/bs.atpp.2018.07.006> [in English].
4. Keseru, I., Coosemans, T. & Macharis, C. (2019). Building Scenarios for the Future of Transport in Europe: The Mobility4EU Approach. In: Müller B., Meyer G. (eds). *Towards User-Centric Transport in Europe. Lecture Notes in Mobility*. Springer, Cham. https://doi.org/10.1007/978-3-319-99756-8_2 [in English].
5. Carrara, S., & Longden, T. (2017). Freight futures: The potential impact of road freight on climate policy. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 55, 359–372. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trd.2016.10.007> [in English].
6. Liimatainen, H., Hovi, I. B., Arvidsson, N. & Nykänen L. (2015). Driving forces of road freight CO₂ in 2030. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 45 (3), 260-285. Retrieved from: https://toi.brage.unit.no/toixmlui/bitstream/handle/11250/2633927/Hovi_10.1108_IJPDLM-10-2013-0255_postprint.pdf?sequence=1 [in English].
7. Cempírek, V., Rybicka, I. & Ljubaj, I. (2019). Development of Electromobility in Terms of Freight Transport. *LOGI – Scientific Journal on Transport and Logistics*, 10 (2), 23-32. Retrieved from: <https://sciendo.com/pdf/10.2478/logi-2019-0012> [in English].
8. Watson, I., Ali, A. & Bayyati, A. (2018). An Investigation into the Benefits and Constraints of Shifting Freight Traffic onto High-Speed Railways. Conference paper. *COMPRAIL 2018. Wessex Institute of Technology (WIT)*. Lisbon, Portugal 02-04 Jul 2018, 1-13. Retrieved from: <https://openresearch.lsbu.ac.uk/item/868x0> [in English].
9. Hrysiuk, Yu., Labuta, A. & Danylov, O. (2018). Doslidzhennia protsesiv implementatsii rehlamentiv i dyrektyv yevropeiskoho soiuzu v sferi avtomobilnoho transportu [Research of processes of implementation of regulations and directives of the EU in the field of road transport]. *Yevropeyski intehratsiyni protsesy v XXI stolitti: klyuchovi tendentsiyyi, osnovni prychnyny ta novi mozhlyvosti: Zbirnyk*

materialiv Mizhnarodnoi naukovo-praktychnoyi konferentsiyi (Kyiv, 26-27 bereznya 2018) - *European integration processes in the XXI century: key trends, main challenges and new opportunities*: Proceedings of the International Scientific and Practical Conference (Kyiv, March 26-27, 2018). Kyiv: Ukrainian Association of Teachers and Researchers of European Integration, 109 – 117 [in Ukrainian].

10. Nykyforuk, O. (2013). Implementatsiia dyrektyv YeS shchodo zaliznychnoho transportu v zakonodavstvo Ukrainy: pozytyvni ta nehatyvni naslidky [Implementation of EU directives on railway transport in the legislation of Ukraine: positive and negative consequences]. *Ekonomist - Economist*, 10, 15-20 [in Ukrainian].

11. Eitutis, H., Kryshchenko, S., Fesovets, O. & Eitutis, D. (2014). Implementatsiia Uhody pro asotsiatsiiu mizh Ukrainoiu ta EU – stratehichniy oriientyr provedennia reform na zaliznychnomu transporti Ukrainy [Implementation of the Association Agreement between Ukraine and the EU - a strategic guideline for reforms in Ukraine's railway transport]. *Zbirnyk naukovykh prats Derzhavnoho ekonomiko-tekhnologichnoho universytetu transportu - Collection of scientific works of the State University of Infrastructure and Technologies. Series: Economics and Management*, 30, 52-59. [in Ukrainian].

12. Mnykh, O. & Hrechyn, B. (2012). Rozvytok transportnoi polityky v Ukraini zhidno z vymohamy EU na prykladi vantazhnykh perevezen zaliznychnoho i avtomobilnoho transportu [Development of transport policy in Ukraine in accordance with EU requirements on the example of freight transport by rail and road]. *Visnyk NU «Lvivska politehnika» – Bulletin of Lviv Polytechnic National University*, 749, 434-440. Retrieved from: <http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/25898/1/78-434-440.pdf> [in Ukrainian].

13. Ovchar, P. (2017). Ekonomiko-pravovi aspekty rozvytku avtomobil'noho transportu v Ukraini [Economic and legal aspects of road transport development in Ukraine]. *Econimichny visnyk Natsionalnoho hirnychoho universytetu - Economic Bulletin of the National Mining University*, 3, 127-134 [in Ukrainian].

14. Dmitriiev, I., & Shevchenko, I. (2017). Problems and prospects of development of the automotive industry in Ukraine. *Scientific Journal of Polonia University*, 20 (1), 11-23. DOI: <https://doi.org/10.23856/2001> [in English].

15. Shynkarenko, V. & Kryvoruchko, O. (2013). Faktory konkurentosposobnosti avtotransportnykh uslug [Factors of competitiveness of road transport services]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti - Bulletin of Transport Economics and Industry*, 42, 352-357 [in Russian].

16. Prytula, Kh., Maksymenko, A. & Demedyuk, O. (2019). The Institutional and Legal Framework for the Development of the Transport Infrastructure in the Cross-border area between EU and Ukraine. *Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Bankowej w Poznaniu*, 86 (3), 47-67. Retrieved from: https://papers.wsb.poznan.pl/sites/papers.wsb.poznan.pl/files/ZN_WSB_P_ART/04_Prytula.pdf [in English].

17. Fedotova, I. (2020). Ekzohenni ta endohenni faktory vplyvu na zhyttiezdatsnist pidprijemstv transportno-lohistychnoi sfery [Exogenic and endogenic factors affecting the viability of transport and logistics enterprises]. *Ekonomika transportnoho kompleksu – Economics of the transport complex*, 35, 94-121 [in Ukrainian].

18. Čapeta, T. (2011). Prometno pravo i politika Europske unije. In *Europsko promet pravo / N. Radionov, J. Marin (ur.)*. Zagreb: Sveučilište u Zagrebu, Pravni fakultet, 2011. s. 3-54 [in Croatian].

19. Giorgi, L. & Schmidt, M. (2002). European Transport Policy -- A Historical and Forward Looking Perspective. *Policy Studies/Politikfeldanalyse*, 2 (4), 1-19. Retrieved from: <http://www.epa-journal.eu/download/2.-european-transport-policy-a-historical-and-forward-looking-perspective.pdf> [in English].

20. White Paper. (2011). Roadmap to a Single European Transport Area - Towards a competitive and resource efficient transport system. European commission, Brussels. Retrieved from: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EN:PDF> [in English].

21. A European Green Deal. *The European Commission's priorities. 6 Commission priorities for 2019-24*. An official website of the European Union. Retrieved from: <https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024> [in English].

22. Territorial Agenda 2030. Retrieved from: <https://territorialagenda.eu/> [in English].

23. Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future. (2020). *Communication from the commission to the European parliament, the council, the european economic and social committee and the committee of the regions*. European commission, Brussels. Retrieved from: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM:2020:789:FIN> [in English].

24. ACEA Position Paper: European Transport Policy after 2020. (2019). ACEA/ Retrieved from: https://www.acea.be/uploads/publications/ACEA_Position_Paper-European_Transport_Policy_after_2020.pdf [in English].

25. Eurostat. Road Freight Transport Measurement. Retrieved from: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/main/data/database> [in English].

26. Glossary for transport statistics. (2019). 5th edition. Luxembourg: Publications Office of the European Union. Retrieved from: <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/3859598/10013293/KS-GQ-19-004-EN-N.pdf/b89e58d3-72ca-49e0-a353-b4ea0dc8988f> [in English].

27. Transport in the European Union Current Trends and Issues. (2019). European Commission, Directorate-General Mobility and Transport. Retrieved from: <https://www.amt-autoridade.pt/media/1934/2019-transport-in-the-eu-current-trends-and-issues.pdf> [in English].

28. Mroczek, W. (2020). Poland as the largest hauler in the EU road transport. *Obserwator Finansowy*. Retrieved from:

<https://www.obserwatorfinansowy.pl/in-english/poland-as-the-largest-hauler-in-the-eu-road-transport/> [in English].

29. European studies. The Polish road freight transport sector in 2019. (2019). Le Comité National Routier (CNR) in partnership with Moreus. Paris. Retrieved from: <https://www.cnr.fr> [in English].

30. European studies. The Slovak road freight transport sector in 2019. (2019). Comité national routier (CNR) in cooperation with Visemont s.r.o. Paris. Retrieved from: <https://www.cnr.fr> [in English].

31. European studies. The Hungarian road freight transport sector in 2019. (2019). Comité national routier (CNR) in cooperation with Visemont s.r.o. Paris. Retrieved from: <https://www.cnr.fr> [in English].

32. European studies. The Romanian road freight transport in 2020. (2020). Le Comité National Routier (CNR) In cooperation with the Romanian National Union of Road Hauliers (UNTRR). Paris. Retrieved from: <https://www.cnr.fr> [in English].

33. De Smedt, L. & De Wispelaere, F. (2020). Road freight transport in the EU In search of a balance between the economic and social dimension of the internal market. A quantitative sectoral analysis. Retrieved from: https://transfair-project.eu/wp-content/uploads/2020/12/1st-TransFair-Report-deSmedt_deWispelaere.pdf [in English].

34. Mobility Package I. Social rules. Driving and rest times. European Commission. Directorate-General for Mobility and Transport. Retrieved from: https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/qa_mobipack_part_ii_en.pdf [in English].

35. Member states take action before EU court against first Mobility Package (2021). *EURACTIV Media*. Retrieved from: <https://www.euractiv.com/section/economy-jobs/opinion/member-states-take-action-before-eu-court-against-first-mobility-package/> [in English].

THE ROLE OF ROAD FREIGHT TRANSPORT IN EU STRATEGIC PRIORITIES: CHALLENGES FOR UKRAINE

MAKSYMENKO A., Ph.D. in Sociology. Senior Researcher. Sector of Cross Border Cooperation. State Institution «Institute of Regional Research named after M.I. Dolishniy of NAS of Ukraine», Kozelnytska st.,4, Lviv, Ukraine, 79026.

E-mail: MaksymenkoAO@nas.gov.ua, ORCID: 0000-0002-4014-6501

Abstract. Priorities for a competitive and efficient EU transport system have been declared in the third White Paper published in 2011. The strategic priorities of European transport policy are integrated to other EU development priorities, including the European Green Deal, Territorial Agenda 2030. In December 2020 The European Commission presented “Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future”. This document has outlined the European transport system’s path towards achieving objectives

of a sustainable, smart and resilient mobility. The priorities of the European transport system focus on environmental issues, sustainability, development of high-speed railways, expansion of rail freight and passenger transport markets, development of multimodal transportation, technologies for a further electrification and automation in transport, digitalization, deployment of innovations. Road freight transport accounted for more than two thirds of freight traffic in 2019. For the EU member states bordered to Ukraine (Poland, Slovakia, Hungary, Romania), the share of road freight transport has been growing since 2011. These countries are mostly involved in the international road freight transportation. The average distance for which goods were carried by international road freight transport in EU was 581 km in 2018. For Poland, Hungary, Slovakia and Romania the average distance varied from 603 to 786 km. The countries that have joined the EU since 2004 accounted for 80 % of all cross-trade in the EU, which emphasized on the relative competitiveness of hauliers from these countries. Transport companies from Poland are the most active in freight transport between EU countries, in particular in cabotage. In 2020, the European Parliament adopted the Mobility Package I. However, some Members of EU countries, including Poland and Romania claimed against some statements of the Package, including the driver returns home and rules on cabotage operation.

Key words: *transport system, road freight transport, strategy, EU, integration, Ukraine.*