Міністерство освіти і науки України

Львівський національний університет імені Івана Франка

На правах рукопису

Шиба Оксана Андріївна

УДК 339.9:[338.47:330.354](4+477)(043.5)

ВПЛИВ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ НА ЕКОНОМІЧНЕ ЗРОСТАННЯ КРАЇН-ЧЛЕНІВ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ

Спеціальність 08.00.02 — Світове господарство

і міжнародні економічні відносини

Дисертація

на здобуття наукового ступеня

кандидата економічних наук

Науковий керівник–

Українець Лілія Анатоліївна

кандидат економічних наук,

доцент

Львів - 2017

ЗМІСТ

ВСТУП…….4

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ І РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ КРАЇН-ЧЛЕНІВ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ……...12

1.1 Поняття та основні характеристики транспортної інфраструктури.12
1.2 Еволюція наукових поглядів на взаємозв'язок розвитку транспортної інфраструктури та економічного зростання….....30
1.3 Становлення та розвиток Спільної транспортної політики Європейського Союзу……47
Висновки до розділу 1…….59

РОЗДІЛ 2. ВПЛИВ УДОСКОНАЛЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ НА РОЗВИТОК ЕКОНОМІКИ КРАЇН-ЧЛЕНІВ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ……...61

2.1 Характеристика транспортних систем країн-членів Європейського Союзу……61
2.2 Чинник транспортної інфраструктури в економічному зростанні країн-членів Європейського Союзу……...84
2.3 Підвищення ефективності автомобільних вантажних перевезень між країнами-членами Європейського Союзу та третіми країнами.....110
Висновки до розділу 2……...130

РОЗДІЛ 3. ВИКОРИСТАННЯ ДОСВІДУ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ ДЛЯ УДОСКОНАЛЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ…133

3.1 Характеристика стану транспортної інфраструктури України та перспективи її розвитку……133
3.2 Розвиток співпраці Європейського Союзу і України у сфері удосконалення транспортної інфраструктури……....156
Висновки до розділу 3…….....168

ВИСНОВКИ…….....170

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ…….....175

ДОДАТКИ…….....191

СПИСОК СКОРОЧЕНЬ ТА ПОЗНАЧЕНЬ

ДПП – державно-приватне партнерство

ДФЄС – Договір про функціонування Європейського Союзу

ЄАВТ – Європейська асоціація вільної торгівлі

ЄБРР – Європейський банк реконструкції та розвитку

ЄІБ – Європейський інвестиційний банк

ЄКМТ – Європейська Конференція міністрів транспорту

ЄС – Європейський Союз

ЄУДТ – Європейська угода щодо дорожнього транспорту

КМУ – Кабінет Міністрів України

КОТІФ – Конвенція про міжнародні залізничні перевезення

ММО – Міжнародна морська організація

МТК – міжнародний транспортний коридор

ОВМВ – Конвенція про обмеження відповідальності за морськими вимогами

СТП – Спільна транспортна політика

ТЄТМ – Транс’європейська транспортна мережа

ЦІМ (МВК) – Конвенція про перевезення товарів залізничним транспортом

LPI– Індекс ефективності логістики

TINA – Проект оцінки потреб транспортної інфраструктури

TFP – сукупна факторна продуктивність

UIRR – Міжнароднийсоюз комбінованих залізнично-автомобільних перевезень

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. Роль транспорту невпинно зростає, особливо в період втілення в життя масштабних інтернаціональних інтеграційних планів. Транспорт є однією з головних складових територіального поділу праці та засобом забезпечення територіальних взаємозв’язків, сполучною ланкою між виробництвом і споживанням. Будь-який продукт, щоб зберегти свою цінність, має бути доправлений до покупця в конкретні терміни. Саме транспорту належить важлива роль у виконанні цієї функції і прискоренні процесу відтворення.

Уряди багатьох країн світу постійно шукають нові економічні стратегії збільшення обсягів виробництва товарів і послуг, підвищення виробничих потужностей, удосконалення суспільної інфраструктури та освіти. Лідерами інфраструктурних вкладень серед країн-членів ЄС є Австрія, Велика Британія, Іспанія, Італія, ФРН та Польща.

Хоча український транспортний сектор відповідає загальним транспортним потребам народного господарства, рівень безпеки пасажирських і вантажних перевезень, якість та ефективність використання енергії, вплив на навколишнє середовище не відповідають сучасним вимогам.

Становлення та особливості розвитку транспортної інфраструктури досліджували такі вітчизняні вчені, як В. Борщевський, М. Відякіна, С. Максимова, Л. Медвідь, О. Пікулик, М. Потаєва та О. Фастовець.

Вплив транспортної інфраструктури на економічне зростання вивчали П. Р. Агенор, Л. Р. Айкер, Д. Ашауер, Р. Дж. Барро, Е. М. Гремлі, А. Есташ, Е. Г. Ефімова, А. Іфцал, П. Калайтдзідакіс, Ц. Кальдерон, С. Калювітіс, Е. Квон, В. Б. Кондратьев, Д. В. Макдональд, Н. Міллер, Б. Морено-Додсон, Р. Охдоі, Е. М.Пернія, Л. А. Рівас, В. Ромп, Л. Сервен, К. Тсоукіс, С. Турновський, М. Фей, Дж. Фур'є, К. Футагамі, Дж. де Хаан, К. Харріса, Чен і Лі, А. Якіта.

Аналіз наукових джерел свідчить, що вплив розвитку транспортної інфраструктури на економічне зростання країн-членів ЄС залишається недостатньо вивченим, що зумовлює необхідність комплексного дослідження та аналізу.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційне дослідження виконане відповідно до науково-дослідної тематики кафедри міжнародних економічних відносин факультету міжнародних відносин Львівського національного університету імені Івана Франка, а саме «Екологічні чинники економічного зростання в країнах Центрально-Східної Європи» (Номер державної реєстрації №ДР 0114U004246, січень 2014 р. – грудень 2016 р., науковий керівник – д-р екон. наук, проф. І.М. Грабинський) та «Стратегії міжнародної конкурентоспроможності та конвергенції соціально-економічного розвитку ЄС» (Номер державної реєстрації № ДР 0115U003956, січень 2015 р. – грудень 2017 р., науковий керівник – д-р геогр. наук, проф. С. М. Писаренко).

Мета та завдання дослідження. Метою кандидатської дисертації є виявлення та вивчення механізмів впливу розвитку транспортної інфраструктури на економічне зростання країн-членів ЄС та України.

Для досягнення поставленої мети визначено такі завдання:

- проаналізувати підходи до визначення поняття та основні характеристики транспортної інфраструктури;
- дослідити взаємозв'язок розвитку транспортної інфраструктури та економічного зростання країни;
- охарактеризувати історію розвитку спільної транспортної політики країн-членів ЄС, з'ясувати підстави її формування;
- дати оцінку транспортній системі міжнародних перевезень країн-членів ЄС;
- дослідити вплив інвестицій у транспортну інфраструктуру на економічне зростання країн-членів ЄС;

- дослідити можливості підвищення ефективності вантажних перевезень між країнами-членами ЄС і третіми країнами;
- простежити розвиток співпраці ЄС та України у сфері транспортної інфраструктури;
- сформулювати рекомендації щодо удосконалення політики розвитку транспортної інфраструктури України з урахуванням досвіду країн-членів ЄС.

Об'єктом дослідження є транспортна інфраструктура країн-членів ЄС.

Предметом дослідження – вплив розвитку транспортної інфраструктури на економічне зростання країн-членів ЄС.

Методи дослідження. Теоретичною та методологічною основою дослідження слугують основні дослідження у сфері розвитку транспортної інфраструктури, наукові та практичні здобутки вітчизняних і зарубіжних учених у формуванні сучасних моделей економічних відносин.

У дисертаційному дослідженні використовуються наступні методи (загальнонаукові і спеціальні): аналіз, синтез, індукція, дедукція, моделювання, узагальнення, системний, статистичного аналізу і формалізації. Для вирішення поставлених завдань застосовано: дескриптивний метод – під час визначення основних понять транспортної інфраструктури та інвестицій; історичний і порівняльний аналіз – для аналізу ринку міжнародних перевезень країн-членів ЄС, оцінки розвитку співпраці ЄС та України; кореляційний аналіз – для визначення впливу інвестицій у транспортну інфраструктуру на економічне зростання країн-членів ЄС; експертних оцінок і прогнозів – під час розробки сценаріїв та інвестування у транспортну інфраструктуру України.

Інформаційну базу проведення дисертаційного дослідження склали наукові розробки закордонних і вітчизняних вчених (підручники, монографії, наукові статті, тези доповідей на конференціях), законодавча і нормативна база України (закони, нормативні акти Верховної Ради України, укази і розпорядження Президента України, постанови і розпорядження Кабінету

Міністрів України, нормативні акти міністерств та відомств), офіційні публікації статистичних органів ЄС, періодичні видання, матеріали міжнародних конференцій, джерела з мережі Інтернет (Євростат, Світовий банк, Державна служба статистики України, Міністерство інфраструктури України).

Наукова новизна одержаних результатів, що розкривають особистий внесок автора у вивчення обраної тематики:

уперше

- на основі проведеного багатофакторного кореляційно-регресійного аналізу виокремлено найбільш значущі чинники впливу транспортної інфраструктури і визначено механізм впливу інвестицій у розвиток транспортної інфраструктури на економічне зростання країн-членів ЄС через збільшення активів інфраструктурного капіталу, скорочення частки транспортних витрат у кінцевій ціні товару, оптимізацію використання робочої сили і вихід транспортних компаній на більші ринки;

удосконалено

- підходи до моделювання впливу на ВВП країни зміни капітальних інвестицій у транспортну інфраструктуру, що підтвердило можливість більш точного відтворення тенденцій зміни ВВП на основі використання фактора зміни обсягів капітальних інвестицій
- підходи до підвищення ефективності перевезень між країнами-членами ЄС та третіми країнами на прикладі автомобільних вантажних перевезень з урахуванням чинника розвитку транспортної інфраструктури, а також за рахунок використання компетенції Європейського Союзу у сфері транспортної інтеграції та кооперації;
- рекомендації щодо удосконалення ефективності урядових заходів з розвитку транспортної інфраструктури України на основі досвіду країн-членів ЄС і розроблених сценаріїв процесів інвестування в

транспортну інфраструктуру України в короткостроковій перспективі.

Набули подальшого розвитку

- теоретичні підходи до узагальнення ефектів від інфраструктури, які позитивно впливають на розвиток і зростання економіки, зокрема виокремлено вісім основних каналів впливу, а саме: ефект прямої продуктивності, ефект взаємозамінних елементів, ефект акумуляції факторів виробництва, ефект сукупного попиту, ефект інструмента промислової політики, ефект інфраструктурного зростання, ефект суміжних галузей, ефект масштабу та охоплення;
- статистичний аналіз основних показників розвитку транспортної інфраструктури країн-членів ЄС, з виокремленням модальної частки вантажоперевезень;
- теоретико-методологічні підходи до характеристики транспортної інфраструктури як сполучної ланки між виробництвом і споживанням.

Практичне значення отриманих результатів. Теоретичні положення та практичні розробки дослідження використовуються Львівською обласною державною адміністрацією з метою формування і удосконалення транспортної політики України. (Довідка №1-807 від 28.03.2017).

Результати дисертаційного дослідження дисертанта використовуються у навчальному процесі Львівського національного університету імені Івана Франка для викладання курсів «Світової економіки», «Міжнародних економічних відносин» і «Міжнародної логістики» на кафедрі міжнародних економічних відносин факультету міжнародних відносин (Довідка №1093-Н від 14.03.2017).

Матеріали дисертаційного дослідження використовуються у роботі ТзОВ «Агро-Інвест» для оптимізації організації процесів міжнародних перевезень (Довідка від 20.12.2016).

Особистий внесок здобувача. Дисертаційна робота є самостійно виконаною науковою працею, при цьому в ній використано ті наукові результати, які автор отримав особисто під час досліджень.

Апробація результатів дисертації. Основні положення та наукові результати дисертаційної роботи було розглянуто і схвалено на всеукраїнських і міжнародних науково-практичних конференціях, зокрема:

1. Шиба О. А. Взаємозв'язок розвитку транспортної інфраструктури та економічного зростання /О. А. Шиба// International Scientific-Practical Conference Economic Innovative potential of socio–economic systems: the challenges of the global world: Conference Proceedings, Part I, June 30, Lisbon: Baltija Publishing. P 62-64.

2. Шиба О. А. Вплив інвестицій в транспортну інфраструктуру на економічне зростання країн-членів ЄС/ О.А. Шиба// Наукові підходи до оцінок соціально-економічного потенціалу регіону: збірник тез наукових робіт учасників Всесвітньої науково-практичної конференції (м. Одеса, 23-24 грудня 2016 р.) – ГО «Центр економічних досліджень та розвитку». – О.: ЦЕДР, 2016. – С 16 – 18.

3.Шиба О. А. Аналіз ринку транспортної інфраструктури країн-членів Європейського Союзу / О. А. Шиба // Актуальні питання менеджменту та маркетингу (м. Одеса, 17-18 березня 2017 р.). — Херсон :Видавничий дім«Гельветика», 2017. - С. 11- 14.

Публікації. Основні положення та висновки дисертаційної роботи опубліковано дисертантом самостійно у наукових працях:

4. Шиба О. А. Загальна характеристика проектів транспортної інфраструктури в рамках співпраці Україна –ЄС/ О. А. Шиба // Збірник наукових праць. Економічні науки. Буковинський університет. - 2015. - Випуск 11. - С.177-188.

5. Шиба О.А. Стратегія розвитку транспортної інфраструктури України в умовах євроінтеграції./ О. А. Шиба // Причорноморські економічні студії. - 2016. – Ч. 8. - С.35-40.

6. Шиба О.А. Підвищення ефективності автомобільних вантажних перевезень міжкраїнами-членами європейського союзу та третіми країнами/ О. А. Шиба //Журнал Міжнародні відносини Інституту міжнародних відносин Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Серія Економічні науки. – 2016. - №9. – http://journals.iir.kiev.ua/index.php/ecn/issue/view/174.

7. Шиба О. А. Еволюція наукових поглядів щодо взаємозв'язку розвитку транспортної інфраструктури та економічного зростання / О. А. Шиба //Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України : зб. наук. пр. /НАН України. ДУ «Ін-т регіональних дослідженьім. М. І. Долішнього НАНУ»; редкол.: В. С. Кравців (відп.ред.). – Львів, 2016. – Вип. 6 (122). – С.7–13.

8. Шиба О.А. Взаємозв’язок розвитку транспортної інфраструктури та економічного зростання / О. А. Шиба// Вісник Львівського університету. Серія «Міжнародні відносини». – 2016. – №39. – С. 286-296.

Статті у науковихфаховихвиданнях,

щовключені до міжнароднихнаукометричних баз

9. Шиба О. А. Підвищення потенціалу транспортної інфраструктури України: досвідкраїн-членів ЄС/ О. А. Шиба// Evropský časopis ekonomiky a managementu» («Європейський журнал економіки та менеджменту). - 2016. Ч.5. С.35-40.

10.Prysiazniuk Y. I. The impact of investment in transport infrastructure on economic growth of member of the European Union / Prysiazniuk Y. I., Shyba O. A. // Ekonomisti. International Scientific-Analytical Journal Ivane Javakhishvili Tbilisi State University Paata Gugushvili Institute of Economics – N 1 – 2017 – S 6-19

Обсяг і структура роботи. Дисертаційна робота складається із вступу, трьох розділів, висновків (8 підрозділів), висновків, списку використаних джерел, списку скорочень і додатків. Загальний обсяг дисертації становить 201 сторінок комп'ютерноготексту, з яких 163 сторінки основного тексту. Робота містить 34 аналітичних таблиці і 32 рисунки. Перелік використаних джерел налічує 143 найменувань. Додатки містять 11 таблиць на 10 сторінках.

РОЗДІЛ 1
ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ І РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ КРАЇН-ЧЛЕНІВ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ

1.1. Поняття та основні характеристики транспортної інфраструктури

Глобалізація світогосподарських відносин охоплює усі сфери функціонування міжнародної економіки. Серед них значне місце посідають перевезення: національні, регіональні, континентальні та міжконтинентальні. Слугуючи основою функціонування світової економіки, вони водночас є елементами та об'єктами глобальної виробничої інфраструктури [65].

Роль транспорту невпинно зростає, особливо в період втілення в життя масштабних інтернаціональних інтеграційних планів. Транспорт є однією з головних складових територіального поділу праці та засобом забезпечення територіальних взаємозв'язків, сполучною ланкою між виробництвом і споживанням. Будь-який продукт, щоб зберегти свою цінність, маєбути доправлений до покупця в конкретні терміни. Саме транспорту належить важлива роль у виконанні цієї функції і прискоренні процессу відтворення.

Ступінь і характер розвитку транспорту безпосередньо впливають на взаємини держав і рівень розвитку економіки держави. Варто підкреслити дуалістичний характер транспорту з точки зору економічних відносин. По-перше, транспорт бере участь у виробничих процесах суб'єктів господарювання в рамках виконання функції транспортування готової продукції; по-друге, надає транспортні послуги суб'єктам економічних відносин (державі, підприємствам, населенню).

Конкурентна боротьба підштовхує перевізників до безперервного вдосконалення, тобто до мінімізації витрат і скорочення термінів доставки

товарів покупцю. Щоб виграти цю боротьбу, треба досконало вивчити історію становлення транспортної інфраструктури країн світу. Розгляньмо спочатку еволюцію визначення основних понять транспортної інфраструктури в науковій літературі.

Транспорт (від лат. trans – *через* і portare – *нести*) – сукупність засобів, призначених для переміщення людей, вантажів, сигналів та інформації з одного місця в інше [40, с. 356].

Особливості транспорту:

○ транспорт – є головною складовою, що поєднує виробництво продукції та її використання (споживання);

○ транспорт не виготовляє новітньої продукції, а є продовженням процесу виготовлення в межах процесу обігу, він лише переміщує продукцію, вже виготовлену іншими секторами господарства;

○ транспорт, через процеси обігу, формує додатковий виробничий процес і вливає на формування ціни продукції через витрати на його обслуговування та функціонування;

○ продукція транспорту не включає в себе сировини. На відміну від індустріальних секторів економіки, транспорт абсолютно не використовує сировини, але, незважаючи на це,споживає величезну кількість пального, електрики, олив та інших витратних матеріалів;

○ транспорт, розвиток якого передує впровадженню виробництва, своєю чергою, впливає на розташування, кваліфікацію і кооперування цього виробництва;

○ обіг грошових засобів у транспортній сфері відрізняється від їх обігу в промисловості й сільському господарстві: приріст грошових коштів виступає в ній не в товарній, а лише в грошовій формі;

○ транспорт регулює виробництво і збут продукції і, тим самим, бере участь у розподілі праці в економіці;

○ транспорт і обмін товарами взаємно впливають один на одного у процесі обігу в економіці, маючи при цьому тісний взаємний зв'язок;

○ транспорт активно впливає на різні сфери держави, економіки та суспільства, а саме: фінансовий сектор, національну оборону, соціальні взаємовідносини у суспільстві, розвиток культури.

У довідковій літературі термін «інфраструктура» визначається як сукупність специфічних форм, методів і процесів, а також споруд, будівель, різних комунікацій, що забезпечують загальні умови і нормальне функціонування економічної, соціальної, екологічної та інших областей життєдіяльності суспільства, його відтворення і розвитку. Ці умови створюються комплексом галузей і сфер економіки, системою техніко-технологічних, організаційно-економічних, соціальних, комунікаційних взаємозв'язків усіх елементів інфраструктури [11].

Деякі експерти під інфраструктурою мають на увазі сукупність типів діяльності і відповідних суб'єктів, що займаються обслуговуванням суспільного виробництва. Поява інфраструктури вважається наслідком удосконалення продуктивних сил суспільства, поглиблення суспільного поділу праці. Інфраструктура високого ступеня розвитку дає змогу з найбільшою повнотою, сукупно застосовувати увесь виробничий потенціал, мінімізувати проміжки часу виробництва і прискорити перехід продуктів у сферу обігу, доправити матеріальні блага до споживача і задовольнити його попит.

О. О. Бєляєв визначає інфраструктуру як сукупність інститутів, що обслуговують ринок і виконують конкретні функції щодо забезпечення нормального режиму його функціонування [51].

Розрізняють виробничу, соціальну і ринкову (сфери обігу) інфраструктуру. Деякі науковці виробничою інфраструктурою називають сукупність секторів економіки, що забезпечують нормальний перебіг суспільного відтворення, надаючи послуги, пов'язані з обміном продукції між підприємствами в сфері матеріального виробництва, а ще послуги інформаційного та ділового характеру. Відповідно до цього тлумачення, до виробничої інфраструктури належать автотранспорт усіх видів, здійснення

гуртових торговельних операцій і реально-технічне постачання, заготівля і збут продукції, компанії та організації інформаційного і ділового сервісу [68].

На думку А. С. Савощенка, таке узагальнене визначення і поєднання різнорідних елементів не відповідає умовам прогресивного становлення суспільного виробництва. Більш досконалим вважається трактування виробничої інфраструктури як сукупності видів діяльності і матеріальних об'єктів, що створюють відповідні умови для нормального перебігу процесу виробництва [68].

Соціальна інфраструктура на національному рівні включає до свого складу суб'єктів господарювання, що відносяться до сфери надання послуг і виробництва духовних благ. При цьому, господарюючі суб'єкти, які відносяться до соціальної інфраструктури здійснюють фінансово – господарську діяльність у різноманітних сферах економіки, як то: сфера будівництва житла, надання соціальних послуг, сфера освітніх послуг, виховання населення, надання послуг з безпеки, медичні послуги у сфері охорони здоров'я, послуги у сфері культури тощо. Таким чином, соціальна інфраструктура направлена на побутове обслуговування населення, що дає можливість сформулювати її назву як – соціально – побутова інфраструктура.

Розкриття сутності ринкової інфраструктури надане у наукових розробках А.С.Савощенко. Науковець акцентує увагу на тому, що ринкова інфраструктура складається з сукупності особих господарюючих суб'єктів, функціонування яких направлено на активізацію обігу товарів (робіт, послуг) та підтримку та інтенсифікацію функціонування механізмів ринкової економіки. Ринкова інфраструктура виконує також підтримуючу роль з точки зору забезпечення загальних для всіх без виключення суб'єктів ринку умов та правил їх діяльності. При цьому, її формування відбувається під впливом ринкових відносин і не є продуктом зовнішнього впливу. Господарюючі суб'єкти, які відносяться до ринкової інфраструктури

виступають гарантами (матеріально і координаційно) ефективного функціонування базових ринкових процесів, а саме: пошуку ринковими контрагентами один одного; переміщення товарів від виробників до кінцевих споживачів з залученням транспорту, складського господарства та посередницьких структур; обмінних операцій з використанням грошових коштів (товар – гроші, гроші – товар); використання та переміщення на ринку різноманітних платіжних засобів, у тому числі іноземної валюти; виробничо – збутової діяльності суб'єктів ринку та відповідних ринкових структур; діяльності у фінансовій сфері суб'єктів ринку та відповідних ринкових структур.

До основних функцій ринкової інфраструктури А. С. Савощенко відносить: правове та економічне консультування бізнесменів і захист їхніх інтересів у муніципальних і приватних структурах, фінансову допомогу, кредитування, лізинг, страхування ризиків, регулювання переміщення робочої сили, рекламне, маркетингове та інформаційне обслуговування [68].

Згідно з постановою Кабінету Міністрів України «Про затвердження Концепції реформування транспортного сектору економіки», транспортна інфраструктура – це сукупність споруд, системи мережі сполучень усіх видів транспорту, які задовольняють потреби споживачів і виробництва в перевезеннях пасажирів і вантажів [59].

Транспортна інфраструктура – це підсистема ринкової економіки, невід'ємна складовавсієї інфраструктури державного або регіонального господарства, без якої не можуть функціонувати сектори економіки, ланки основного виробництва і виробничої сфери різних видів ринків [69].

О. Фастовець вказує, що транспортна інфраструктура включає до свого складу: шляхи сполучення (автомобільні, залізничні, водні, повітряні тощо), комплекс інженерних споруд, будівель та відповідних пристроїв який забезпечує функціонування елементів транспортної інфраструктури, а також необхідних засобів транспортування, керування та взаємного зв'язку [82].

О. Пікулик вважає, що транспортна інфраструктура – це сукупність транспортних комунікацій, об’єктів з обслуговування пасажирських і вантажних перевезень, об’єктів технічного обслуговування та ремонту, які забезпечують потреби у наданні транспортних послуг, тобто переміщення вантажів і пасажирів [49].

С. Максимова визначає транспортну інфраструктуру як один з елементів ринкової інфраструктури, метою якого є поєднання у єдине ціле виробництва, споживання, процесів розподілу товарів та їх обігу. При цьому, транспортна інфраструктура розглядається з точки зору функціонування регіональної економіки, тобто вона повинна забезпечити максимально швидке обертання потоків матеріальних, фінансових і інформаційних ресурсів в рамках сформованої просторової (на рівні регіону) мережевої структури, враховуючі що всі елементи, у тому числі транспортна інфраструктура, у цій структурі пов’язані один з одним як на регіональному та на більш високих рівнях функціонування. Ключовими вузлами зазначеної просторової мережевої структури виступають підприємства з надання транспортних і логістичних послуг [41].

М. Потаєва наголошує, що транспортна інфраструктура покликана забезпечити постійні та якісні перевезення вантажів і пасажирів у рамках національної економіки, спираючись на певнусукупність умов (складових), що склались у державі, до яких відносимо: нормативно – правове забезпечення, матеріальне забезпечення, розвиток фінансово – економічної сфери, кадрове забезпечення, організаційні умови [52].

Л. Медвідь стверджує, що транспортна інфраструктура складається з усіх видів транспорту, з їх частинами і ланками, шляхами сполучення, змінним складом автотранспорту, об’єктами машинного обслуговування і транспортно-логістичними компанії, що працюють у сфері перевезень людей і вантажів. Транспортна інфраструктура, що є основою транспортного комплексу регіону, сприяє формуванню транспортної мережі і слугує для перевезення вантажів і пасажирів. Вона бере участь у

формуванні організаційної структури транспортного комплексу, забезпечуючи ефективне використання транспортних засобів [43].

На підставі аналізу дефініцій доходимо висновків, що транспортна інфраструктура слугує сполучним елементом між такими секторами економіки, як виробництво і споживання, і включає в себе транспорт (автомобільний, залізничний, водний, трубопровідний, авіаційний) і комунікації всіх видів, а також об'єкти, що обслуговують транспорт і комунікації (вокзали, станції, аеропорти, порти, ремонтні підприємства, депо, станції технічного огляду) (Рис. 1.1).

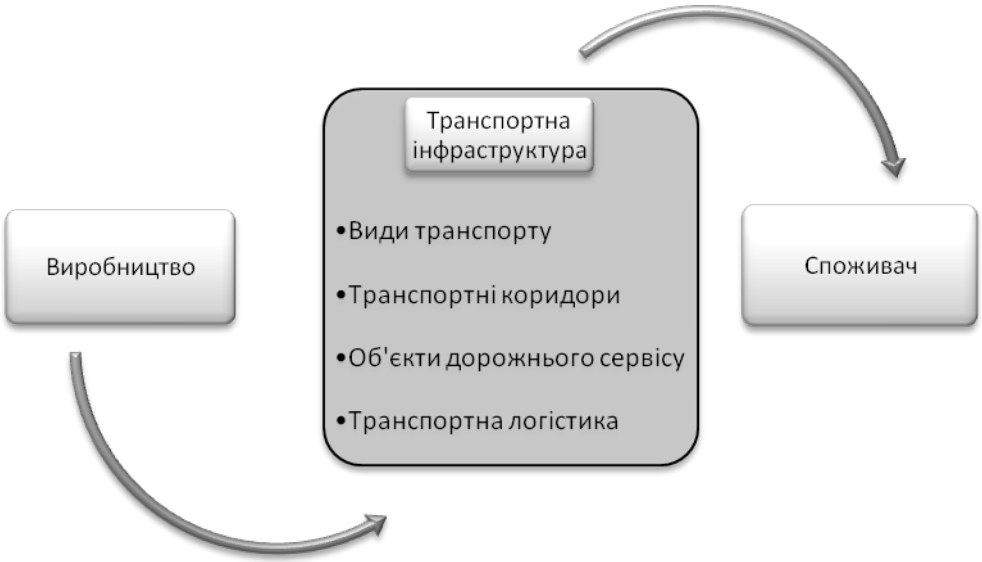


Рис 1.1. Транспортна інфраструктура,
як сполучна ланка між виробництвом і споживанням. Розроблено автором

Класифікують транспортну інфраструктуру за різними критеріями (Рис.1.2).

Визначальними складовими транспортної інфраструктури є види транспорту, які при міжнародних перевезеннях мають свої особливості. Згідно зі ст.21 Закону України «Про транспорт», вирізняють такі види транспорту: транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен); промисловий залізничний транспорт, відомчий транспорт; трубопровідний транспорт; шляхи сполучення загального користування [62].

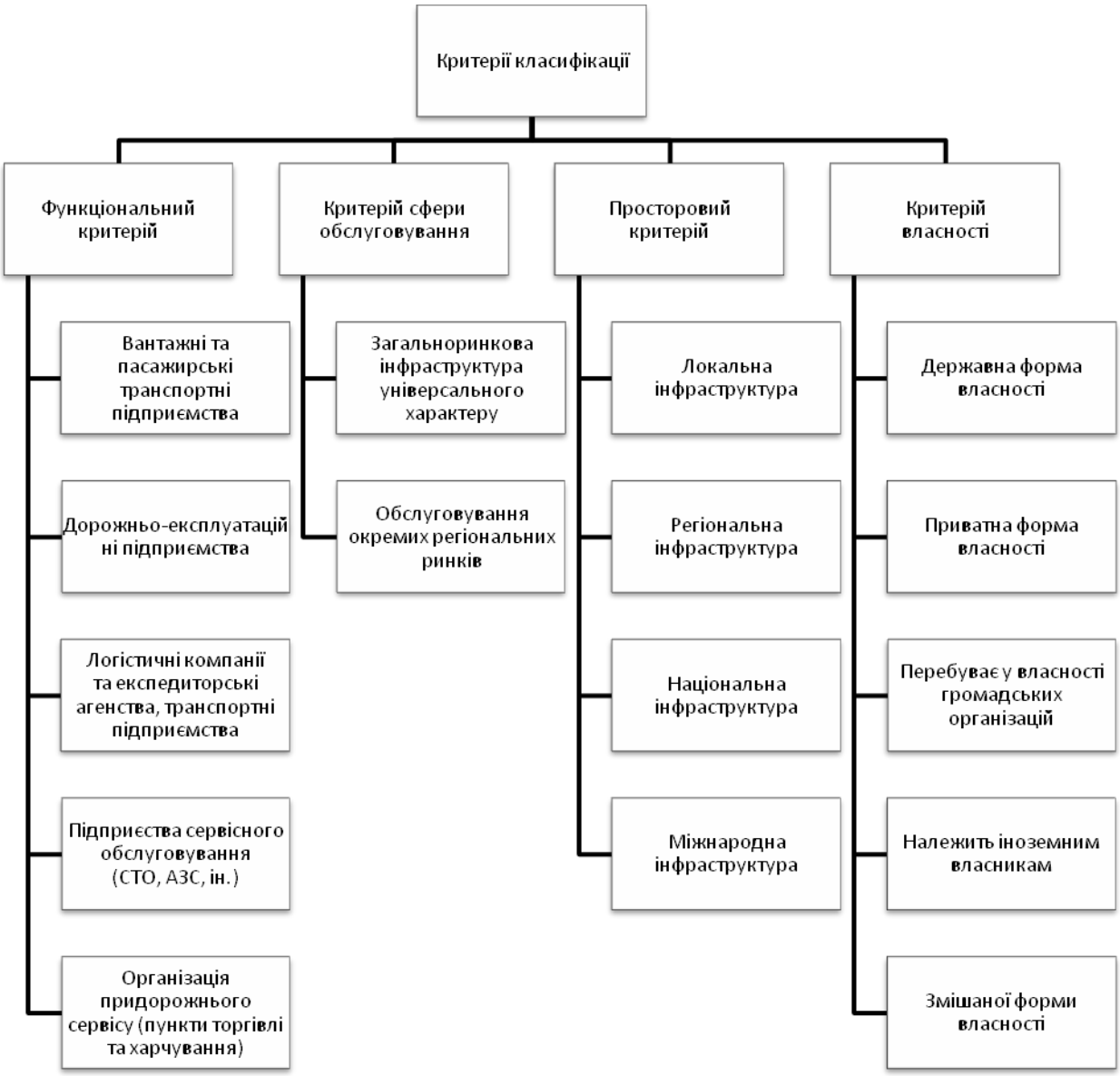


Рис 1.2.Класифікація транспортної інфраструктури. Складено на основі [26].

Морський транспорт забезпечує більше вісімдесяти відсотків перевезення вантажів у світовій економіці. Для ЄС, який залишається найважливішим експортером світового рівня, а також другим за обсягами імпортером, морські перевезення і всі пов’язані з ним транспортні послуги надають європейським компаніям можливість конкурувати на світовому ринку.

Європейська Комісія постійно підтримує діалог з усіма судноплавними і торговими партнерами ЄС у світі, наприклад, зі США,

Китаєм, Індією, Японією та Росією, з метою зміцнення стабільності світової системи морської торгівлі. Двосторонні угоди і діалоги слугують ключовими інструментами вирішення проблем, скасування обмежень у міжнародних морських перевезеннях і збільшення значущості судноплавства у всьому світі. Європейська Комісія повністю підтримує зусилля СОТ, спрямовані на досягнення багатосторонньої угоди на міжнародному рівні, корисноїдля усіх держав світу [117].

На ринку транспортних перевезень України морські перевезення також займають важливе місце. Морський транспорт гарантує доправлення до місця призначення 4/5 обсягу всього вантажу, який перевозиться.

До складу морського транспорту, згідно з українським законодавством, входять компанії морського транспорту, які виконують перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, порти і пристані, судна, судноремонтні підприємства, морські шляхи сполучення, а ще компанії зв'язку, промислові, торговельні, будівельні і постачальні компанії, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу морського транспорту [62].

Морський транспорт, що здійснює перевезення на міжнародному рівні, має такі особливості:

- невисока, порівняно з іншими видами транспорту, первісна вартість перевезень (удвічі нижча, ніж на залізничному транспорті);
- мобільність (можливість легко змінити маршрут);
- велика пропускна здатність морських шляхів;
- незначні витрати пального (переміщення між портами виконується найкоротшим маршрутом);
- практично немає обмежень щодо габаритів і маси вантажу;
- продуктивність праці у п'ять разів вища, ніж на залізничному транспорті [36].

Залізничний транспорт спроможний доправити вантажі і пасажирів на великі відстані і в короткі терміни. Він посідає провідне місце в забезпеченні надходжень від експорту послуг: 11–16% загального обсягу автотранспортних послуг, 43–47% – імпорту в Україні [28].

Для конкурентоспроможності економіки ЄС і збалансованого та стійкого розвитку залізничного транспорту велике значення має будівництво транс'європейської транспортної мережі (ТЄТМ). ТЄТМ включає в себе Європейську систему управління залізничним рухом (ЄСУЗР), покликану модернізувати шість коридорів з низкою важливих вантажних маршрутів протягом 2015–2020 рр. [131].

Залізничний транспорт включає залізничні підприємства, що виконують перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, змінний склад залізничного транспорту, залізничні колії, а ще промислові, будівельні, торгові та постачальні компанії, навчальні заклади, технічні середні навчальні заклади, дитячі дошкільні установи, заклади охорони здоров'я, фізичної культури і спорту, культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації, компанії промислового залізничного транспорту та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, які гарантують його активність і формування [62, ст22].

До міжнародних переваг залізничного транспорту належать:

- ефективність перевезень на відстань понад 200 км;
- умовно невисока вартість і найменше забруднення навколишнього середовища порівняно з іншими видами транспорту;
- можливість перевезення широкої номенклатури різних вантажів;
- автономність від кліматичних умов;
- доправлення вантажів до замовника за умови впровадження під'їзних шляхів [36].

У міжнародному сполученні запроваджені деякі обмеження на транспортування товарів, – зокрема, тих, транспортування яких заборонено

хоча б однією з держав учасниць перевезень (вогнепальні і військові припаси, вибухові речовини тощо).

Автомобільний транспорт вважається найбільш мобільним за природою і найменш залежним від зовнішніх чинників. До переваг автотранспорту належать висока маневреність, фізична активність, швидкість переміщення. Вантажі автотранспорт доправляє від складу відправника вантажу до складу вантажоодержувача без проміжних перевантажень [28].

Метою наземної транспортної політики ЄС є розвиток мобільності, підвищення ефективності, безпечності, надійності перевезень за мінімального впливу на навколишнє середовище.

Сьогодні учасники європейського ринкувантажних транспортних послуг тісно взаємодіють між собою [4, с. 8]:

- замовники транспортних послуг – це власники, відправники та одержувачі вантажів;
- експедиторські вантажі, які беруть безпосередню участь у створенні логістичного ланцюжка з доставки вантажів;
- вантажоперевізники – головні учасники ринку транспортних послуг. До них належать залізниці, морські та річкові пароплавства, авіакомпанії, автотранспортні фірми і компанії.

Важливою умовою здійснення вантажних перевезень українах-членах ЄС є ліцензування. В положенні 1984 р. про вантажний транспорт (Великої Британії) «Умови видачі та оплати ліцензій на експлуатацію» зазначається, що ліцензування транспортних організацій слугує засобом регулювання (впорядкування) комерційної експлуатації вантажних транспортних засобів [4, с 229].

Автотранспортна діяльність багатопланова, вона включає в себе автомобільні перевезення, технічне обслуговування та ремонт автомобілів (забезпечення зберігання та заправки автомобілів паливом, мастильними матеріалами тощо)[135, с. 17].

Транспортна ліцензія видається, як правило, на кожний транспортний засіб. Однак існують певні обмеження. Наприклад, у Бельгії транспортна ліцензія не потрібна, якщо перевезення здійснюються перевезень для власних потреб, за межами громадських автомагістралей та ін. У Великій Британії дотранспортних засобів, що не підлягають ліцензуванню, належать малі вантажні транспортні засоби, транспортні засоби поліції – всього 25 найменувань [4, с 229].

Практично у всіх країнах ліцензії диференціюють за різними ознаками. Так, існують такі види ліцензій: «LTS» – ліцензія на перевезення в країнах-членах ЄС; «P» – перевезення в радіусі 75км; «V» – загальна ліцензія на перевезення всередині країни; «LTB» – ліцензія на перевезення в країнах Бенілюксу [135, с. 17].

До складу автомобільного транспорту входять компанії автомобільного транспорту, які виконують перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, авторемонтні і шиноремонтні компанії, змінний склад автотранспорту, транспортно-експедиційні компанії, а ще автовокзали та автостанції, навчальні заклади, ремонтно-будівельні організації, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу автотранспорту [62, ст 30].

Міжнародні автомобільні перевезення характеризуються такими ознаками:

- оперативна і безпечна доставка вантажів у пункти призначення;
- немає потреби у перевантаженні;
- велика мобільність перевезень;
- висока віддача при перевезеннях вантажів на малі відстані;
- рівномірність перевезення вантажів;
- залежність від дорожньої мережі;
- складність управління вантажем, який знаходиться дуже далеко від керуючого [36].

Умови організації міжнародних автомобільних перевезень:

- обов’язкова реєстрація транспортних засобів;
- ліцензування міжнародних перевезень вантажів та пасажирів автомобільним транспортом;
- сертифікація засобів перевезення вантажів та пасажирів;
- відповідна система дозволів на інтернаціональні перевезення автомобільним транспортом;
- формування і дотримання відповідних митних процедур при переміщенні через кордони вантажів та пасажирів автомобільним транспортом;
- страхове супроводження міжнародних перевезень вантажів та пасажирів автомобільним транспортом;
- забезпечення відповідних умов праці і відпочинку водіїв автомобільного транспорту при інтернаціональних перевезеннях вантажів та пасажирів;
- візове забезпечення водіїв при міжнародних перевезеннях вантажів та пасажирів автомобільним транспортом.

Авіаційний транспорт є стратегічно важливим сектором, який забезпечує близько 5 млн робочих місць і вносить свій вагомий внесок – 300 млрд євро щороку, або 2,1% у ВВП ЄС [88].

Згідно зі статею 32 Закону України «Про транспорт», до складу авіаційного транспорту входять підприємства повітряного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, аерофотозйомки, сільськогосподарські роботи, а також аеропорти, аеродроми, аероклуби, транспортні засоби, системи управління повітряним рухом, навчальні заклади, ремонтні заводи цивільної авіації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу авіаційного транспорту [62].

Міжнародні авіаперевезення характеризуються такими ознаками:

- висока швидкість доставки та збереження вантажу в дорозі;

- скорочення шляху;
- можливість доставки вантажу в важкодоступні райони;
- високавартість доставки;
- необхідність узгодження маршрутів міжнародних перевезень авіакомпаніями різних країн [36].

Виокремлюють регулярні та нерегулярні польоти авіатранспорту на міжнародних повітряних лініях. Відповідно до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію всі повітряні судна, яке беруть участь у міжнародній навігації, отримують посвідченняпро придатність до польотів.

Трубопровідний транспорт гарантує невисоку собівартість за найвищої пропускної здатності. Ступінь збереження вантажів на цьому транспорті досить висока.

До недоліків цього виду транспорту належить обмежений перелік товарів, які підлягають транспортуванню вантажів (рідини, гази,емульсії).

За оцінками експертів, при виборі трубопровідного транспорту визначальними є такі чинники:

- надійність дотримання графіка доставки;
- час доставки;
- ціна перевезення [47].

Одним з важливих елементів транспортної інфраструктури є міжнародні транспортні коридори. До основних характеристик міжнародних транспортних коридорів відносять: законодавчо – нормативне забезпечення їх функціонування в рамках Європейського Союзу; чітко зазначену територію знаходження транспортних шляхів (авто, залізничні, водні), яка має відповідну інфраструктуру (будівлі, споруди, обладнання, пункти сервісного обслуговування, обладнання для контролю та управління рухом та інші складові).

Міжнародна мережа транспортних коридорів визначена деклараціями Першої (31.10.1991 р., Прага), Другої (14–16.03.1994 р., Кріт) та Третьої (23–25.06.1997 р., Гельсінки) пан’європейських конференцій з питань

транспорту. Усього затверджено десять пан'європейських міжнародних транспортних коридорів, які отримали назву «критські» [35]. Основна їх функція– швидка доставка вантажу найкоротшим шляхом.

Транспортні коридори відіграють важливу роль у підтримці та розвитку регіонального економічного зростання, оскільки сприяють торгівлі між містами та країнами, які розташовані вздовж коридору, а також поглибленню регіональної інтеграції. З економічної точки зору, їх функція полягає у пожвавленні внутрішньої і зовнішньої торгівлі шляхом надання більш ефективних і дієвих послуг транспорту і логістики.

Транспортні коридори поділяються на три категорії: а) зовнішньо-торговельні коридори, які використовуються для імпорту та експорту; б) вітчизняні торговельні коридори, які використовуються для розподілу товарів усередині країни; в) коридори транзитної торгівлі, які використовуються для транспортування вантажів проїздом. Враховуючи їх економічну значущість, яка виходить далеко за межі простого впливу транспортної інфраструктури, розвиток транспортних коридорів є пріоритетним завданням для багатьох країн. Країни розробляють різні стратегії розвитку: від розширення взаємозв'язків та взаємодії до збільшення потужності маршруту або спрощення доступу на ринки. Основним внеском транспортних коридорів в економічне зростання є скорочення витрат на логістику і час вантажоперевезення уздовж ланцюга поставок, що в кінцевому підсумку дає змогу підвищити ефективність торгівлі і зміцнити конкурентоспроможність.

Транспортна логістика – це організована діяльність з забезпечення вигідного та раціонального перевезення вантажів або пасажирів з однієї точки в іншу автотранспортними засобами.

Завдання транспортної логістики:

- сумісне планування транспортних процесів різними видами транспорту;
- забезпечення неперервності транспортних коридорів і ланцюгів;

- дотримання науково – технічної єдності та ефективного взаємного зв'язку транспортних і складських процесів;
- координування процесів виробництва та транспортного забезпечення;
- вибір виду транспорту;
- вибір типу транспортного засобу;
- розробка та дотримання максимально ефективного маршруту транспортування вантажів і пасажирів;
- зниження транспортних і складських витрат.

Транспортно-експедиторська діяльність також входить до транспортної логістики. Це підприємницька діяльність з надання транспортно-експедиторських послуг по організації та забезпеченню перевезень експортних, імпортних, транзитних або інших вантажів [62] Експедитори за дорученням покупців виконують такі завдання:

1. Забезпечують якісний транспортний сервіс, а ще організовують перевезення вантажів різними видами транспорту в межах однієї країни і між кількома країнами на підставі договорів, згідно з якими сторони можуть застосовувати міжнародні звичаї, рекомендації, правила міжнародних організацій, що не суперечать законодавству жодної з країн – учасниць перевезень.

2. Займаються фрахтуванням національних і закордонних суден, залучають інші транспортні засоби і гарантують їх своєчасне подання в порти, на залізничні станції, склади, термінали або інші об'єкти для вчасної відправки вантажів.

3. Виконують роботи, пов'язані з прийманням, сортуванням, складуванням, зберіганням, транспортуванням вантажів.

4. Ведуть облік надходження та відправлення вантажів з портів, залізничних станцій, складів, терміналів або інших об'єктів.

5. Виконують страхування вантажів на час їх перевезення, перевантаження та збереження.

6. Організовують експертну оцінку товарів.

7. Готують товарно-транспортну документацію.

8. Гарантують виконання усіх належних заходів з вантажами, що надійшли в некондиційному стані, з браком, у зіпсованій упаковці або які не відповідають вимогам перевізників.

9. Виконують додаткову підготовку й оснащення транспортних засобів і вантажів відповідно до вимог нормативно-правових актів кожного виду транспорту.

10. Розраховують оптимальний маршрут переміщення вантажів від продавця до покупця з метою мінімізації витрат.

11. Виконують розрахункові операції з різними інфраструктурними об’єктами (портами, транспортними організаціями, складськими приміщеннями, страховими компаніями).

12. Готують документи відповідно до карантинних і санітарних вимог митниць відповідної держави.

13. Надають інші супутні перевезенням транспортно-експедиторські послуги, передбачені контрактом транспортного експедирування, які відповідають нормативно-правовим документам відповідних держав [62]

Схематично структура транспортної інфраструктури зображена на рис. 1.3

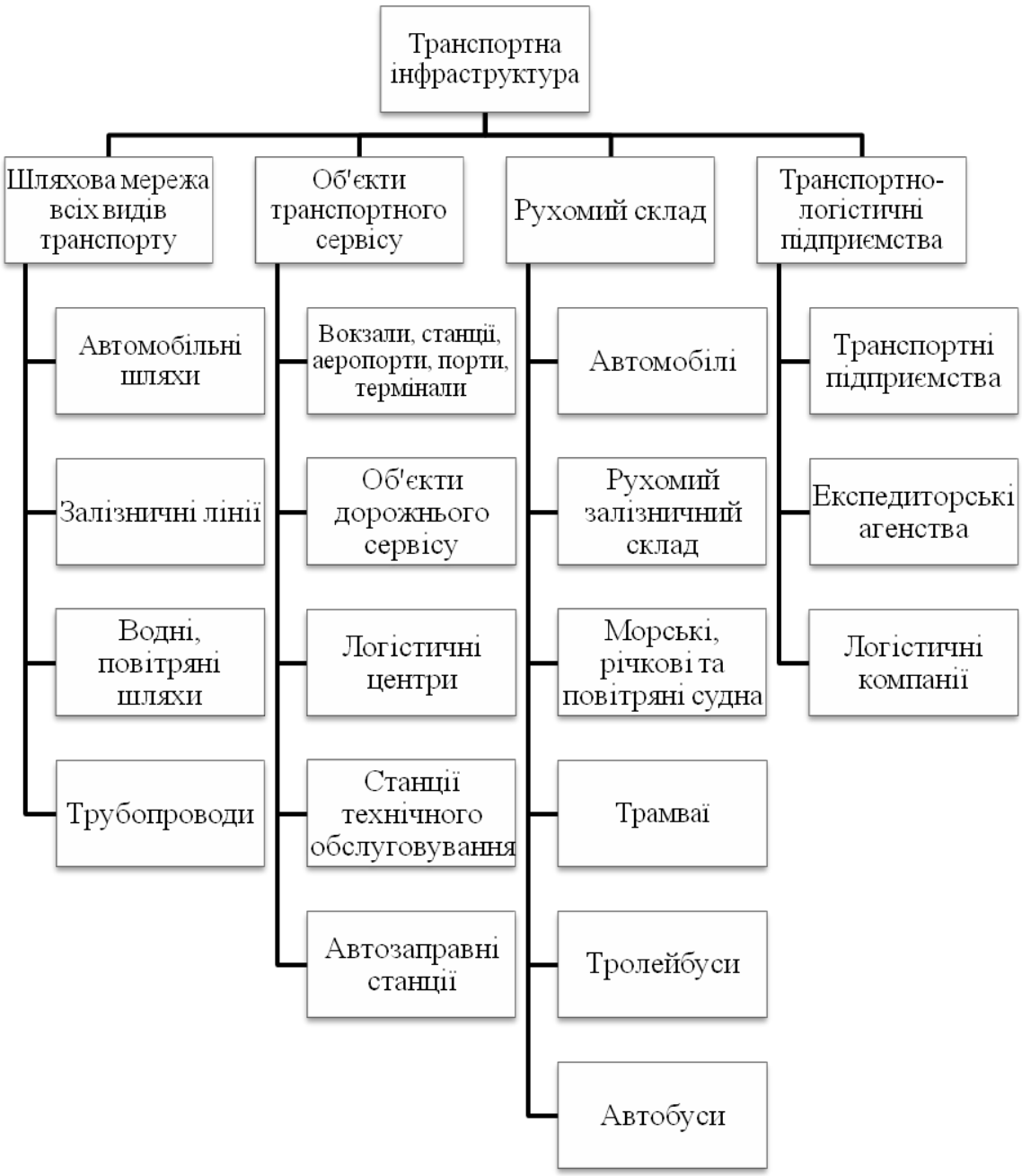


Рис. 1.3. Структура транспортної інфраструктури [26].

Люди, задіяні в транспортному процесі, разом з інфраструктурою і транспортними засобами становлять систему, яка призначена для транспортування людей та речей, іншими словами – транспортну систему.

У різних країнах світу транспортнаінфраструктурарозвивається по-своєму, але має й багато спільних ознак. Так, і у економічно розвинутих країнах, і у країнах, що знаходяться на шляху розбудови власної економіки основні об’єкти транспортної інфраструктури можуть перебувати у

виключній власності держави (наприклад, залізниці у Франції, ФРН, Аргентині, Туреччині та інших країнах) або у приватній власності (залізниці у США). Необхідно зазначити, що залізничний транспорт у більшості країн світу знаходиться у виключній власності держави. Ступінь розвитку транспортних систем і розміщення транспортно-економічних зв'язків залежать від рівня розвитку країн та можуть змінюватись під впливом суспільно-політичної ситуації у світі [66].

1.2. Еволюція наукових поглядів на взаємозв'язок розвитку транспортної інфраструктури та економічного зростання

Накопичення інфраструктури значно сприяє економічному зростанню країн. Доказом цього є численні дослідження в макроекономічній літературі.

Виокремлюють наступні напрямки впливу інфраструктури на розвиток національної економіки: інфраструктура, яка виступає в якості одного з факторів виробництва; інфраструктура, що забезпечує ефективний вплив інших факторів на виробництво; інфраструктура, яка виступає в якості одного зі стимулів акумулювання впливу факторів на виробництво; інфраструктура, яка виступає в якості одного з головних стимулів попиту на національному рівні; інфраструктура, як складова політики з розвитку національної промисловості.

Як фактор виробництва інфраструктура безпосередньо впливає на виробничий процес. Практика підтверджує, що із збільшенням накопиченого інфраструктурного капіталу зростає ВВП. Конкретним прикладом може служити енергетична інфраструктура. Споживання електроенергії необхідне як у виробництві товарів, так і в сфері послуг; ненадійне енергопостачання або робить ці процеси занадто витратними, або повністю унеможливлює їх [38].

Вплив інфраструктури як супровідний, доповнювальний до впливу інших факторів виробництва може проявлятися в двох формах. З одного боку, модернізація інфраструктури спроможна знижувати витрати виробництва. Неадекватний стан інфраструктури лягає важким тягарем на витрати компаній, які змушені закладати відсутність інфраструктури у вартість своєї продукції або навіть будувати необхідну їм інфраструктуру за свій рахунок. Неадекватна транспортна інфраструктура, наприклад, значно підвищує витрати транспортних компаній, змушує шукати альтернативні шляхи доставки товарів. За даними І.Левітіна, економічні втрати Росії тільки від поганих доріг становлять 6% ВВП [92].

Ефективна інфраструктура позитивно впливає на такі фактори виробництва як капітал, підвищуючи його продуктивність за рахунок постачання високоякісних енергетичних ресурсів, та робочу силу, підвищуючи її якість за рахунок забезпечення відповідного рівня освіти і медичного обслуговування населення. Також ефективна та розвинута інфраструктура значно збільшує сукупну продуктивність факторів в національній економіці, породжуючи ефект синергії. Сукупний вплив факторів, підкріплений ефективною інфраструктурою, розширює діапазон прибуткових інвестиційних можливостей і стимулює приплив інвестицій [94].

А. Іфцал і Е. М. Пернія вважають, що розвиток інфраструктури впливає на скорочення бідності двома основними каналами: через вплив на розподіл доходів (прямий канал) і через вплив на економічне зростання (непрямий канал). «Розподіл доходів» розширює перспективи зайнятості і доходів для бідних завдяки зростанню в несільськогосподарських галузях економіки, а також підвищенню продуктивності як у сільсько-господарському, так і в несільськогосподарському секторах, спричиняючи так званий «ефект інфраструктурного зростання» [89].

П. Р. Агенор і Б. Морено-Додсон [87]та Дж. Фур'є [110] стверджують, що інфраструктура впливає на економічне зростання, насамперед, декількома способами:

1) інфраструктура знижує вартість вхідних факторів у процесі виробництва (ефект прямої продуктивності);

2) інфраструктура підвищує продуктивність праці працівників (непрямий ефект);

3) вплив інфраструктури на зростання досягається ще на початковому, будівельному, етапі: створюються робочі місця в будівництві та суміжних галузях. А оскільки інвестиції в інфраструктуру вимагають обслуговування, це створює робочі місця на довгостроковий період;

4) інфраструктура також позитивно впливає на освіту та охорону здоров'я: міцне здоров'я і висока освіченість робочої сили сприяють економічному зростанню.

С. Страуб виокремлює додатковий канал, через який інвестиції в інфраструктуру впливають на зростання: ефект масштабу та охоплення. Дослідник стверджує, що краща транспортна інфраструктура знижує витрати на транспортування і сприяє економії від масштабу та удосконаленню управління.

Отже, маємо підстави виокремити вісім ефектів позитивного впливу інфраструктури на розвиток і зростання економіки в країнах (табл. 1.1).

Таблиця 1.1

Наслідки впливу інфраструктури на економічне зростання

№ з/п	Назва ефекту	Канал впливу інфраструктури на економічне зростання
1	Ефект прямої продуктивності	Збільшення накопиченого інфраструктурного капіталу сприяє зростанню ВВП. Інфраструктура знижує вартість вхідних факторів у процесі виробництва.
2	Ефект взаємозамінних елементів	Модернізація інфраструктури спроможна знизити витрати виробництва. Підвищення продуктивності інших факторів виробництва, включаючи капітал, робочу силу і сукупну факторну продуктивність.
3	Ефект акумуляції факторів виробництва	Стимулювання накопичення інших факторів виробництва.
4	Ефект сукупного попиту	Розвиток інфраструктури спричиняє вкладення значних інвестиційних ресурсів у спорудження відповідних інфраструктурних об’єктів та їх подальший ремонт і реконструкцію, що супроводжується зростанням попиту на товари ряду взаємопов’язаних галузей національної економіки, таких як: металургійне виробництво, будівельна галузь, машинобудування та ін.
5	Ефект інструмента промислової політики	Держава спонукає до інвестування представників приватного сектору.
6	Ефект інфраструктурного зростання	«Розподіл доходів» розширює перспективи зайнятості і доходів для бідних завдяки зростанню в несільськогосподарських галузях економіки, а також підвищенню продуктивності як в сільськогосподарському, так і в несільсько-господарському секторах, заохочуючи до подальшої економічної діяльності.
7	Ефект суміжних галузей	Вплив інфраструктури на зростання досягається ще на початковому, будівельному, етапі: створюються нові робочі місця в будівництві та суміжних галузях. Інвестиції в інфраструктуру вимагають обслуговування, що створює робочі місця на довгостроковий період.
8	Ефект масштабу та охоплення	Краща транспортна інфраструктура знижує витрати на транспортування і сприяє економії від масштабу та удосконаленню управління.

Розроблено автором на основі [89,91,94,95,98,101]

Поштовхом до емпіричних дебатів про вплив державних витрат на продуктивність послужили дослідження Д. Ашауера 1989 р. Учений довів,

що інфраструктура може не чинити жодного впливу на економічне зростання в одних випадках, і приносити доходи, які перевищують 100% на рік, – в інших. Такі абсолютно різні результати він пояснював ступенем успішно вирішених економетричних проблем при оцінці зв'язку між інфраструктурою та економічним зростанням. Ці висновки були покладені в основу Доповіді про світовий розвиток [91;137].

А. Есташ і М. Фей та Е. М. Гремліх виокремили значні економетричні проблеми, що виникають у макроекономічних моделях, які використовуються для оцінки статистичних функцій виробництва. До них належать: загальні тенденції в доходах і витратах на одну особу, упущені систематичні похибки (наприклад, ціни на енергоносії), зворотна причинність, мережеві ефекти, неоднорідність і низька якість показників [101; 112; 113].

Аналізуючи дослідження, присвячені питанню залежності інфраструктури і зростання економіки, і визнаючи, що залежність між інфраструктурою та економічним зростанням у різних країнах, різних сферах і протягом тривалого часу різна, А. Есташ і М. Фей [101] показують, що більшість учених погоджуються з твердженням про позитивний і суттєвий вплив інфраструктурина зростання економіки.

До прикладу, В.Ромп і Дж. де Хаан стверджують, що в 32 із 39 країн ОЕСР спостерігаємо «позитивний вплив інфраструктури на виробництво, ефективність, продуктивність, приватні інвестиції та зайнятість» [133с. 6].

Однак різні дослідники оцінюють вплив транспортної інфраструктури на економічне зростання по-різному. Наприклад, Д. Ашауер [91] і Р. Дж. Барро [94] стверджують, що інвестиції в інфраструктуру загального користування підвищують продуктивність приватного сектора, проте зменшується вплив на граничний продукт усіх факторів виробництва (наприклад, капіталу і праці).

Д. Ашауер [91] вважає, що запас капіталу громадської інфраструктури є вагомим фактором загальної продуктивності і що інвестиції в державний

сектор не тільки поліпшують якість життя, а й прискорюють економічне зростання і збільшують прибутки приватних інвесторів. Ц. Кальдерон і Л. Сервен підрахували, що показники телекомунікаційної та енергетичної інфраструктури суттєво позитивно впливають на економічне зростання [95].

П. Р. Агенор і Б. Морено-Додсон виокремлюють два додаткові типові канали, через які інфраструктура може вплинути на зростання економіки, а саме: ефект взаємодоповнюваності і витіснення. Перший канал сприяє зростанню шляхом утворення приватного капіталу, тобто, громадська інфраструктура підвищує граничну продуктивність приватних внесків, тим самим підвищуючи вплив прибутку на приватний капітал. Як наслідок зростає попит приватного сектора на фізичний капітал. Другий канал, витіснення, передбачає, що в короткостроковій перспективі збільшення державного капіталу може витіснити приватні інвестиції. Цей негативний вплив витіснення інфраструктури може перерости в довгостроковий негативний вплив, якщо зниження формування приватного капіталу зберігатиметься протягом тривалого часу [87].

Підтримка якості суспільної інфраструктури може позитивно вплинути на зростання економіки в довгостроковому періоді. Тобто збільшення урядових витрат на транспортну інфраструктуру дає змогу приватному сектору витрачати менше і завдяки цьому використати свій інвестиційний потенціал в інших цілях, тим самим генеруючи додатковий ефект зростання.

Краще розвинена інфраструктура (в тому числі транспортна) розширює доступ до охорони здоров’я та освіти. Завдяки зміцненню здоров’я та підвищенню освіти позитивні наслідки впливу громадської інфраструктури на економічне зростання збільшуються і посилюєтьсязв’язок між освітою і здоров’ям [87]. Здоровіші люди схильні більше вчитися, водночас більш освічені люди мають тенденцію бути здоровішими.

Крім того, П. Р. Агенор і Б. Морено-Додсон визначають продуктивність праці як ще один канал, за допомогою якого громадська інфраструктура збільшує зростання [87]. Хороший доступ до

інфраструктурних об’єктів означає, що працівники можуть дістатися до своїх робочих місць легше і виконувати свої професійні обов’язки і завдання швидше.

Отже, теоретично інфраструктура може бути змодельована безпосередньо як фактор виробництва або опосередковано як вплив на сукупну факторну продуктивність (TFP).

Загальна виробнича функція матиме такий вигляд:

$$Y= A(Kpub)\ f(K,L,\ Kpub), \tag{1.1}$$

де Y – продуктивність;

K – приватний капітал;

L– праця;

A – сукупна факторна продуктивність (TFP);

$Kpub$ – державний капітал.

Моделювання інфраструктури в контексті ендогенного зростання засноване на більш обмежувальній виробничій функції, як правило, без урахування непрямого впливу інфраструктури через сукупну факторну продуктивність. Такий підхід до моделювання, мотивований Дж. Барро [94], вводить витрати уряду на інфраструктуру як аргумент виробничої функції, і пояснює це тим, що приватні вклади *(K)* і близько не зможуть замінити державні інвестиції. Його припущення викликали хвилю критики. Першим був К. Футагамі [111], який змінив модель Р. Дж. Барро [94] з урахуванням продуктивних державних витрат на інфраструктуру як резервної змінної так само, як і приватного фізичного капіталу.

Розрізняють два теоретичні підходи до моделювання впливу інфраструктури на економічне зростання. Перший стосується урядових витрат на інфраструктуру як поточної змінної, що безпосередньо входить у виробничу функцію потоку. Другий визначає суспільну інфраструктуру як накопичений капітал, а не як приплив капіталу, і тим самим становить інфраструктуру як резервну змінну у функції сукупного виробництва.

Р. Дж. Барро [94] моделює інфраструктуру в контексті простої ендогенної моделі зростання. Двома складовими його теорії є виробнича функція, що включає державні послуги (витрати потоків змінної) як внесок у приватне виробництво, і рівняння Рамсі, яке охоплює поведінку оптимізації споживача (оптимізація вибору споживача.). Для свого аналізу він використовує виробничу функцію Кобба–Дугласа.

$$y/k=\Phi(\frac{g}{k}) \quad (1.2)$$

$$y=A*g^{\alpha}k^{1-\alpha};\ 0<\alpha<1 \quad (1.3)$$

де y– виробіток на одного працівника;

k–капітал на одного працівника;

g– обсяг державних закупівель товарів і послуг на одну особу;

α– (сукупна) еластичність виробництва державних послуг.

Функція також визначає частку державних послуг узагальному обсязі. Виробництво здійснює постійний ефект масштабу за шкалою у відношенні приватного капіталу і потоку публічних послуг, що надаються урядом. Р. Дж. Барро робить теоретичне припущення, що уряд не займається виробництвом і не є власником капіталу; скоріше, він купує товари і послуги (наприклад, послуги автомобільних доріг, каналізації тощо) в приватному секторі. Ці послуги оплачуються, стають доступними для домогосподарств і відповідають вхідному g. Крім того, Р. Дж. Барро стверджує, що саме цей обсяг державних закупівель на одну особу є важливою, оскільки декілька державних послуг не створюють конкуренції [94].

Другим блоком у теорії є рівняння темпу зростання споживання, яке походить від проблеми максимізації корисності умовного домогосподарства:

$$\frac{C}{\bar{c}} = (f' - \rho), \quad (1.4)$$

де f' – граничний продукт капіталу.

Ставка податку на прибуток встановлюється для фінансування обраного рівня витрат:

$$g = T = \tau y = \tau k \Phi\left(\frac{g}{k}\right), \quad (1.5)$$

де T – дохід держави;

τ – податкова ставка.

Зведення кількості господарств до множини g виражає сукупні витрати, а T– сукупні доходи.

Враховуючи виробничу функцію, зазначену у формулі (1.1), граничний продукт капіталу – це

$$f' = \Phi\left(\frac{g}{k}\right)(1 - \Phi'\frac{g}{y}) = \Phi\left(\frac{g}{k}\right)(1 - \eta), \quad (1.6)$$

де η – еластичність y відносно g(для даного значення k), такого як $0 < \eta < 1$.

Оскільки дохід оподатковується для забезпечення державних послуг, рівняння 1.4 модифіковане таким чином:

$$\gamma = \frac{c}{c} = \frac{1}{\sigma}[(1 - \tau)\Phi\left(\frac{g}{k}\right)(1 - \eta) - \rho]. \quad (1.7)$$

За умови, що уряд встановить зростання gі T на тому ж рівні, що й y, g/k та η, то γ буде константою. Як наслідок, за сталого стану економіки споживання на одну особу, випуск продукції на одну особу, капітал на одну особу зростатимуть однаковими темпами. Диференціюючи рівняння (1.7) за g/y, отримуємо

$$\frac{d\gamma}{d\left(\frac{g}{\gamma}\right)} = \frac{1}{\sigma}\,\Phi\left(\frac{g}{k}\right)(\Phi' - 1) \qquad (1.8)$$

Отож, за допомогою своєї моделі, Р. Дж. Барро показує, що рішення держави інвестувати в транспортну інфраструктуру може мати два протилежні наслідки: позитивний, коли збільшення корисних урядових витрат збільшує граничний продукт приватного капіталу і тим самим формує стійке зростання на одну особу; і негативний, коли збільшення фінансування суспільної інфраструктури за рахунок оподаткування доходів зменшує зростання на одну особу [94].

Згідно з теоретичною концепцією Р. Дж. Барро, щоб максимізувати зростання, уряд повинен установити податкову ставку, рівну еластичності державних послуг g сукупного виробництва. Для максимізації економічного зростання (рівняння 1.7) уряд повинен встановити ставки податку τ на рівні $\tau^* = \Phi = \alpha$ [94]. У контексті моделіця умова не тільки відповідає максимальному зростанню, а й збільшує показник корисності, або добробуту. Інакше кажучи, для того, щоб збільшити національні темпи зростання і соціальне благополуччя, уряд встановлює оптимальний рівень податкового фінансування на дохід, що дорівнюватиме внеску державних послуг у сукупний обсяг виробництва та конкурентоспроможність економіки (тобто еластичність державних послуг g в сукупному виробництві). Цей результат суттєво залежний від функціональної моделі Кобба–Дугласа, яка використовується для визначення ступеня розвитку технологій.

Цей базовий підхід до моделювання інфраструктури як змінної потоку доповнили та удосконалили Л. А. Рівас [132], Л. Р. Айкер і С. Турновський [100], А. Якіта [143], Р. Охдоі [124], Чен і Лі [96]. Однак дехто з них стверджує, що використання резервних змінних для моделювання впливу транспортної інфраструктури на економічне зростання є більш надійним і відповідним. Однією з причин є те, що визначення транспортної

інфраструктури як потокової змінної у виробничій функції означатиме, що тільки новозбудовані дороги чи будівлі підвищують рівень приватного виробництва, а раніше накопичений капітал не сприяє цьому, – а це, очевидно, не відповідає дійсності.

К. Футагамі, спираючись на теорію Р. Дж. Барро, висловив припущення, що державні витрати не впливають на функцію сукупного виробництва безпосередньо, а тільки опосередковано, через запас суспільного капіталу. Включаючи дві змінні, К. Футагамі переніс перехідну динаміку в модель, протилежну до моделі ендогенного зростання, що використовує специфікацію потоку. К. Футагамі підтвердив висновок Р. Дж. Барро про те, що оптимальна фіскальна політика залишається в стаціонарній рівновазі, навіть якщо державні послуги пропорційні частці державного капіталу (а не потокам капітальних витрат). Але на етапі переходу до розвитку ця рівність не справджується, тобто, коли перехідна динаміка введена в модель, ставка податку, яка максимізує добробут, виявляється нижчою за податкову ставку, яка максимізує зростання при логлінійній функції корисності.

Теорія К. Футагамі і співавторів про включення громадської інфраструктури в модель ендогенного зростання відрізняється від теорії Р. Дж. Барро тим, що державні послуги перші визначають як фізичний капітал. Іншими словами, біржові специфікації інфраструктури потребують введення рівняння накопичення послуг уряду:

$$g = \tau y - \delta g, \tag{1.9}$$

де $\delta \geq 0$ – норма амортизації, і gтепер позначає недержавні послуги отримані з державного капіталу.

Виробнича фунція Кобба–Дугласа демонструє постійну віддачу за шкалою спадної прибутковості для кожного фактора. Рівняння зростання споживання Рамсея і єдина ставка прибуткового податку, яка фінансує

обраний рівень державних витрат, залишаються такими, як у моделі Р. Дж. Барро (тобто рівняння 1.2, 1.3, 1.4, і 1.5 – модель Р. Дж. Барро) [94].

К. Футугамі інтегрує (1.9) зворотні доходи

$$g=\frac{\tau y}{g+\delta} \tag{1.10}$$

Рівняння (1.10) теорії К. Футагамі та співавторів [111] тепер входить у виробничу функцію (1.2) і до темпів зростання виробництва (1.7). Через те, що *g* зростає з постійною швидкістю в сталому режимі, коефіцієнт розширення 1/(g+δ) не змінює основних результатів проблеми максимізації корисності, так як уряд, як і раніше, при максимізації приросту, вибирає τ * = Ф [138]. Отже, стаціонарне зростання максимізації ставки податку дорівнює еластичності виробництва державних послуг *g*, як у Р. Дж. Барро.

Проте К. Футагамі і співавтори вважають, що максимізація рівня приросту економіки не є еквівалентною максимізації соціального добробуту. Вони стверджують, що в моделі ендогенного зростання з перехідною динамікою і лінійною корисністю «зниження ставки податку порівняно зі ставкою, з якою досягається максимально швидке національне зростання,забезпечує довгострокове зростання добробуту» [111, с. 622].

На відміну від Р. Дж. Барро, К. Футагамі, К. Тсоукіс і Н. Міллер, П. Калайтдзідакіс і С. Калювітіс [120] вважають, що оптимальна ставка податку для максимального приросту довгострокових темпів економічного зростання є більшою за еластичність виробництва громадського капіталу, коли витрати на технічне обслуговування включені в інфраструктуру у моделі ендогенного зростання:

$$\tau^*=\frac{1-\omega}{1-\mu*\omega}. \tag{1.11}$$

Незалежно від того, яку змінну використовують у моделюванні інфраструктури, при побудові теорій існує загальна тенденція ігнорувати непрямий вплив інфраструктури через *TFP*. Іншими словами, загальний підхід, який використовується для аналізу впливу державного капіталу на

виробництво, припускає, що інфраструктура впливає на виробництво безпосередньо, як виробничий фактор.

Дедалі більше науковців схиляються до думки, що транспортна інфраструктура, за рахунок підвищення продуктивності праці і зниження виробничих і трансакційних витрат, позитивно впливає на економічне зростання. Х. Лопес і Л. Сервен [122], Д. Долар і А. Край [98], Ф. Фанта і М. Упадай [109]стверджують, що економічне зростання є найважливішим чинником зниження рівня бідності. Завдяки цьому політики використовують інвестиції в транспортну інфраструктуру як потужний інструмент для скорочення бідності та підвищення рівня життя. Так само інвестиції в транспорт та інші види інфраструктури, наприклад, у водопостачання, каналізацію, іригацію, телекомунікації та електрику можуть безпосередньо поліпшити добробут бідних верств населення шляхом забезпечення доступу до основних потреб.

Емпіричні дослідження підтверджують, що інвестиції в дорожню інфраструктуру (транспортні послуги) сприяють як економічному зростанню, так і боротьбі з бідністю, а транспортна інфраструктура безпосередньо і опосередковано впливає на скорочення бідності в країнах, що розвиваються, хоча рівень отриманих вигод може варіюватися залежно від рівня доходів. Науковці доводять, що вплив транспортної інфраструктури на економічне зростання і боротьбу з бідністю деякою мірою може залежати від додаткових інвестицій, наприклад, від інвестицій у людський капітал.

Про це також пише Е. Квон [121], погоджуючись з прямим і непрямим внеском транспортної інфраструктури в боротьбу з бідністю. Він вважає, що позитивний вплив доріг на зниження рівня бідності в Індонезії став результатом широкого економічного зростання, зокрема, підвищення заробітної плати та збільшення зайнятості бідних. Автор використовує показники за 1976–1996 рр. різних індонезійських провінцій, які поділяє на провінції з хорошим і поганим доступом до транспортної інфраструктури,

відмінності між провінціями визначає через інструментальну змінну (хороший доступ – якщо щільність доріг вища середнього показника; поганий – якщо щільність доріг нижча середнього).

Автор доводить, що інвестиції в побудову доріг значно збільшили темпи зростання ВВП у провінціях з хорошим і поганим доступом до доріг. Зростання ВВП на 1 % спричиняє зниження частки бідних на 0,33% у провінціях з хорошим доступом до інфраструктури і на 0,09% – в провінціях з поганими доступом. При накопиченні дорожнього капіталу зв'язок між економічним зростанням і скороченням бідності стає сильніший. Е. Квон зазначає, що порівняно з іншими типами державних інвестицій, такими як інвестиції в освіту та охорону здоров'я, рівень бідності найбільш чутливий до державних інвестицій у дороги, адже покращення доріг прямо вплинуло на рівень заробітної плати і зайнятість населення [121].

Є. Г. Єфімова описує чотири ключових підходи до дослідження впливу транспорту на економічний розвиток регіону [24]:

1) через ступінь впливу транспорту на доступність до ринків ресурсів і збуту;

2) через транспортні витрати;

3) за допомогою аналізу інвестиційної активності в регіоні;

4) за допомогою опитувань підприємців щодо ступеня важливості фактора наявності та якості інфраструктури в розміщенні виробництва.

Ці підходи не виключають один одного, а навіть часто використовуються для комплексного аналізу регіону.

Перший підхід передбачає, що зниження витрат і скорочення часу перевезення сприяє поліпшенню доступу до ринку, що дає змогу окремим фірмам і регіонам за інших рівних виробничих умов отримувати додатковий прибуток і тим самим підвищувати конкурентоспроможність продукції. Як підтверджує практика, не існує абсолютно відокремлених типів транспортної інфраструктури, що спеціалізуються на обслуговуванні

певних потоків ресурсів. Потоки конкурують за право користування наявними потужностями на міжнародному, національному, регіональному і локальному рівнях. Їх відносний баланс буде відрізнятися відповідно до географічного положення регіону. Так, віддалений, периферійний, регіон робитиме акцент на місцеві та регіональні потоки, що обслуговують інтереси місцевого бізнесу. Великий регіон матиме велику частку міжнародних потоків.

З точки зору домашнього господарства послуги транспортування оцінюються за тимчасовими і вартісними показниками. Раціоналізація перевезення сприяє зниженню їх вартості, тому вагома частка доходу господарства може витрачатися на інші товари та послуги. Е.Маценга і М.Равн показують, що «зниження витрат на перевезення 15–20% еквівалентне збільшенню обсягів споживання продукції та послуг на 1,5%» [123, p. 12].

Скорочення тимчасових витрат сприяє вивільненню часу, який може бути використаний для додаткової підприємницької діяльності або для участі в процесі споживання. Негативні наслідки процесу транспортування, наприклад забруднення повітря, також треба враховувати при визначенні вартісних і часових переваг, при оцінюванні можливостей окремих видів транспорту або маршрутів перевезення.

Другий підхід пов’язаний з оцінкою транспортних витрат в рамках формування доданої вартості. Виокремлюють наступні методи оцінювання розміру витрат на транспортні послуги:

- метод прихованої частини транспортних витрат («айсберг»або метод П. Самуельсона);
- розрахунок транспортних витрат з врахуванням географічної відстані при перевезеннях;
- розрахунок транспортних витрат з врахуванням базисних умов морських перевезень при експорті та імпорті продукції (CIF / FOB);

○ розрахунок транспортних витрат з врахуванням витрат на фрахт транспортних засобів в умовах ринкової кон'юнктури;

○ розрахунок транспортних витрат з врахуванням ринкової кон'юнктури на ринку транспортних послуг.

Третій підхід передбачає аналіз інвестицій у транспортну інфраструктуру регіону, що призводять до збільшення вартості робочої сили і ресурсів, які використовуються у виробничому процесі, поряд з вартістю землі, накопиченими інвестиціями та ефектом агломерації. Інвестуючи в транспортну та комунікаційну галузі, уряд і комерційні структури можуть отримувати вигоду від просторового розповсюдження виробничої діяльності. Однак модернізація транспортної системи регіону автоматично не гарантує його прискореного розвитку, особливо в тих регіонах, де інфраструктура ще не досконала. Як приклад, Є. Г. Єфімова наводить підхід К. Харріса, який, розмежовуючи чистий транспортний ефект і глибший економічний ефект, показав, що інвестиції в автомобільну і залізничну інфраструктуру сільської місцевості США підвищили реальне працевлаштування вже протягом перших двох років. На інші види зайнятості в цих регіонах ці чисті транспортні ефекти суттєво не вплинули, оскільки значна частина торговельних потоків уніфікована і проходить транзитом. Згодом ефекти додаткового доходу негативно позначилися на регіональному ринку праці. Аналогічний ефект спостерігався і в центральних регіонах з розвиненою мережею портів та аеропортів, через які проходять транзитні потоки. Однак створення якісно нових об'єктів транспортної інфраструктури може впливати на розміщення виробничої діяльності і мати більший економічний ефект [114].

У межах четвертого підходу роль транспортної інфраструктури визначається на підставі опитувань підприємців про важливість інфраструктури порівняно з іншими факторами розміщення виробництва.

Транспортний чинник залишається одним з визначальних у формуванні міжнаціональних виробничих мереж ЄС. Це підтверджують результати репрезентативного дослідження, проведеного Товариством розвитку регіональних структур: 30,4% опитаних фірм вважають транспорт визначальним (серед нових промислових суб'єктів господарювання – 33 %), тоді як чинник наявності резервів робочої сили, в тому числі кваліфікованої, зібрав 27% [12].

Економічний розвиток країни є основою формування попиту на товар, що, своєю чергою, збільшує попит на послуги перевезення.

Оцінювання впливу інвестицій в інфраструктуру на соціально-економічний розвиток країн ускладнюється відсутністю єдиної методології. Проте дослідники доводять, що регіони з добре розвиненою інфраструктурою мають вищі показники рівня доходу населення, вищий рівень життя, більш кваліфіковану робочу силу та більш конкурентоспроможні виробництва, ніж регіони зі слабкою інфраструктурою.

Практика вказує, що ефективна інфраструктура, з однієї сторони, за рахунок капіталізації, впливає на збільшення ВВП країни, а з іншої сторони збільшує сукупний позитивний вплив інших факторів на економіку, що, у свою чергу, збільшує її інвестиційну привабливість та розміри залучених інвестицій. Економічний розвиток країни є основним фактором формування попиту на товар, що, своєю чергою, збільшує попит на послуги перевезення. Наслідками позитивного впливу інфраструктури на розвиток і зростання економіки в країнах є ефект прямої продуктивності, ефект взаємозамінних елементів, ефект акумуляції факторів виробництва, ефект сукупного попиту, ефект інструмента промислової політики, ефект інфраструктурного зростання, ефект суміжних галузей, ефект масштабу й охоплення. Доведено, що у країнах з добре розвиненою інфраструктурою вищі показники рівня доходу населення, вищий рівень життя, більш кваліфікована робоча сила та

більш конкурентоспроможні виробництва, ніж у країнах зі слабкою інфраструктурою.

1.3. Становлення та розвиток Спільної транспортної політики Європейського Союзу

Спільну транспортну політику (СТП) країн-членівЄС можна розглядати як складову координації та узгодження транспортних політик на рівні міжнародної транспортної співпраці держав загалом. СТП країн - членів ЄС слугує ефективним інструментом залучення інвестиційних ресурсів в транспортну інфраструктуру країн - членів, а отже не лише впливає на розвиток ринку транспортних послуг, а й виступає одним з інструментів формування та розвитку єдиного економічного та соціального простору Європейського Союзу.

Спільна транспортна політика Європейського Союзу направлена на нормативно – правове регулювання діяльності автотранспорту, авіа – , залізничних, водних (внутрішніх та морських) перевезень, а також регламентування і регулювання комбінованих (об’єднання декількох видів транспортних засобів при перевезеннях) та змішаних (об’єднання декількох видів товарів при перевезеннях) схем транспортних перевезень.

Згідно Договору про функціонування Європейського Союзу (ДФЄС), регулювання діяльності транспорту відноситься до спільної компетенції країн-членів Європейського Союзу (стаття № 4 угоди) [19, с. 1].

Завданнями спільної транспортної політики Європейського Союзу згідно ДФЄС є:

- формування єдиних правил та норм транспортних перевезень в межах ЄС, до його, з його території або транзитних перевезень по території країн – членів Євросоюзу;
- регулювання діяльності транспортних підприємств – нерезидентів на ринку транспортних послуг ЄС;
- підвищення безпеки транспортних перевезень [19, ст..90-100]

Транспортні перевезення є одним з ключових елементів функціонування і розвитку економіки кожної країни-члена ЄС. З розвитком економічної інтеграції пожвавлюються торгівля і транспортні потоки. Своєю чергою, постають нові бар'єри у сфері транспортних перевезень і з'являються підстави для вироблення СТП (рис. 1.4).

Рис.1.4. Підстави формування СТП. Розроблено автором

У XX ст. автомобільні перевезення та розвиток автодорожньої інфраструктури в країнах-членах ЄС регулювалися виключно на національному рівні. Практично повсюдно автомобільні перевезення здійснювалися в межах дозвільної системи. Дозволи, що видавалися на основі квотування, стосувалися не тільки міжнародних перевезень, а й внутрішніх ринків європейських країн. Вони обумовлювали зони перевезень, транспортно-економічні зв'язки або відстані перевезень, а також види перевезених вантажів. Крім того, встановлювались жорсткі тарифи або розцінки за роботи, які могло виконувати автотранспортне підприємство і це використовувалося як інструмент обмеження комерційної свободи автоперевізників. Автопідприємства одних європейських держав не могли відкривати філії в інших країнах, водіями транспортних засобів і ключовим персоналом могли бути тільки громадяни конкретної національної держави [47, с. 13].

У розвитку СТП ЄС можна виокремити п'ять часових періодів: 1957–1985 рр.; 1985–1991 рр.; 1992–2000 рр.; 2001-2010 рр.; з 2011 р.- досі триває.

Перший період розпочався підписанням 1957 р. Францією, Німеччиною, Італією, Бельгією, Нідерландами й Люксембургом Римського договору про заснування Європейського економічного співтовариства, який визначав необхідність створення європейської мережі каналів, автошляхів, залізниць.

Цілями Римського договору 1957 р. було створення спільного ринку для вільного переміщення товарів, послуг, капіталу і праці. Створення спільного ринкудля транспорту всередині Співтовариства було необхідною умовою досягнення цих «чотирьох свобод». У ст. 76 Римського договору зазначено, що країнам-членам заборонено запроваджувати тарифи та встановлювати умови, які в будь-який спосіб підтримують чи захищають інтереси одного або кількох конкретних підприємств чи галузей виробництва, хіба що Комісія на це уповноважує [19, p. 2].

Відповідно до ст. 77 договору, збори чи мита за перетин кордонів, що їх стягують перевізники додатково до транспортних тарифів, не повинні перевищувати відповідного рівня з урахуванням реальних витрат. Країнам-членам рекомендують поступово зменшувати ці витрати [19, p. 2].

На Меморандумі 1961 р. було запропоновано перші керівні принципи для всезагальної програми в галузі транспорту, які передбачали рівне ставлення до перевізників і споживачів, свободу дій перевізників та інше. Але країни-члени не виявили до нього реального інтересу. Транспортна політика і надалі залишалася національною, а Рада міністрів транспорту, за підтримки Європейської Конференції міністрів транспорту (ЄКМТ), використовувалась головно як форум для обміну ідеями.

У січні 1962 р. під егідою Економічної комісії ООН було підписано Європейську угоду щодо дорожнього транспорту (ЄУДТ) [73].

Протягом 1963–1979 рр. було опубліковано список пріоритетів у транспортній сфері, до яких Комісія віднесла поетапне створення СТП, охоплення всіх видів транспорту і всіх ринків для забезпечення максимальної ефективності, раціонального розвитку та оптимального використання факторів виробництва. Частка внутрішнього водного транспорту, залізничного та автомобільного у ВНП країн-членів на той час становила 4–7%, а інвестиції в інфраструктуру і рухомий склад коливались у межах 15% [97].

У Варшаві 17 листопада 1983 р. була підписана Угода щодо застосування митних документів у прямому автомобільному сполученні у разі перевезення вантажів Народною Республікою Болгарія, Угорською Народною Республікою, Німецькою Демократичною Республікою, Польською Народною Республікою, Союзом РСР, Чехословацькою Соціалістичною Республікою та Фінляндською Республікою з метою спрощення і прискорення митного оформлення вантажних перевезень автомобільним транспортом [93].

Наприкінці першого етапу діяльності Співтовариством були прийняті до реалізації положення Римської угоди, ряд нормативно – правових документів, процедура попереднього консультування з приводу тарифоутоврення на ринку транспортних послуг з метою недопущення дискримінації та дотримання умов вільної конкуренції.

Переломним моментом у розвитку СТП стала публікація Білої книги у 1985 р.. Обмеження на надання транспортних послуг у ній визначалися як серйозний бар'єр для вільної торгівлі і порушення умов Римського договору. Відтоді розпочався інтенсивний процес розробки директив щодо економічного європейського розвитку, доступу до ринків, інвестицій в інфраструктуру і гармонізації стандартів. У період між 1985 і 1991 рр. Комісія ініціювала більше десятка директив і розпоряджень, серед них такі важливі, як CD 440/91 щодо розвитку залізниць Співтовариства, CR 3820/85 щодо гармонізації соціального законодавства, яке стосується автомобільного транспорту, а також три лібералізаційні пакети, які стосувалися повітряного транспорту – 1987, 1990 і 1992 рр. На той час Європейському Союзу вдалося майже повністю відкрити національні ринки дорожніх і морських шляхів, частково – повітряних і річкових шляхів. Перша спроба лібералізувати європейські залізниці була зроблена 1991 р. з виходом директиви щодо розвитку спільної залізниці.

У 1985 р. набула чинності Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ або ЦІМ), яку прийняли ще у 1980 р. на основіКонвенції про перевезення товарів залізничним транспортом.

КОТІФ має низку додатків, які визначають єдині правила для міжнародних перевезень різними видами транспорту та щодо перевезення небезпечних вантажів, а також технічних стандартів обладнання. Окремої уваги заслуговує додаток, який окреслює використання інфраструктури в міжнародному залізничному сполученні.

Єдині правила КОТІФ складаються з п'яти розділів. Вони застосовуються до будь-якого договору залізничного перевезення вантажів за

плату, якщо місце приймання вантажу і місце, передбачене для його отримання, розташовані в двох різних країнах-членах. При цьому застосування КОТІФ не залежить від місцезнаходження або національної приналежності сторін, що укладають договір. Чинність КОТІФ не поширюється на перевезення між станціями сусідніх держав, якщо інфраструктура цих станцій перебуває в управлінні одного або кількох підприємств, що управляють інфраструктурою і належать до однієї держави.

У секторі морського транспорту 1986 р. ухвалено чотири регламенти, а в червні 1989 р. – запропоновано низку правових актів для сектору повітряного транспорту – так звані морський і повітряний пакети документів.

Згідно встановлених квот, в 1989 році на долю перевезень по квотам Співтовариства припадало 30 % , після – 40 %, з щорічним зростанням питомої ваги таких перевезень.

Засідання Ради Європи у червні 1988 р. дало поштовх пожвавленню розвитку автомобільного транспорту Співтовариства. Рада ухвалила пропозиції з питань скасування двосторонніх ліцензій до 1993 р. З 1993 р. ліцензії, що надають операторам право мандрувати будь-де в межах Співтовариства, стали доступні для кожного оператора, який відповідає стандартам Співтовариства щодо соціальних зобов’язань, підтримки транспортного засобу та фінансової спроможності.

Від 1993 р. будь-який перевізник, що отримав ліцензію в будь-якій країні-члені, має право вільно брати участь у міжнародному перевезенні між двома будь-якими країнами-членами і перетинати територію будь-якої країни-члена в процесі транспортної операції [90].

Другий етап діяльності Співтовариства, який припадав на проміжок між 1980 та 1990 роками, був направлений на розвиток транспортного сектору з акцентуванням уваги на морські, автомобільні і комбіновані перевезення.

Початок третього періоду ознаменувала Біла книга 1992 р. щодо майбутнього розвитку СТП, а потім – Програми, розроблені на 1995–2000 (ЄС, 1995а) і 1998–2004 (ЄС, 1998а) рр..

Завданнями третього етапу були:

1. Підвищення стійкості і згуртованості країн-членів.

2. Розробка комплексних заходів щодо розвитку вже інтегрованих економік і транспортних систем з метою зміцнення економічної і соціальної згуртованості і зменшення відмінностей між регіонами.

3. Обмеження викидів вихлопних газів [90].

Підписаний 1992 р. Маастрихтський договір зміцнив політичні, інституційні та бюджетні засади транспортної політики. Європейський Парламент посів особливе місце в процесі ухвалення рішень, що проілюструвало його історичне рішення в грудні 2000 р., повністю відкрити ринок залізничного транспорту до кінця 2008 р. Крім того, Маастрихтський договір включив концепцію «транс'європейських мереж», що уможливила створення зусиллями Співтовариства транспортної інфраструктури на європейському рівні.

У грудні 1992 р. Комісія ЄС видала ще одну Білу книгу під назвою «Майбутній розвиток спільної транспортної політики: глобальний підхід до створення життєздатної транспортної структури Співтовариства».

У 1994 р. було визначено 14 проектів, які отримають пріоритетне європейське фінансування, щоб заповнити прогалини в європейській мережі транспортної інфраструктури. Того ж року проекти були затверджені Радою міністрів в Ессені.

Починаючи з 1996 р. значна увага почала приділятись екологічним проблемам СТП, були затверджені стандарти щодо атмосферних викидів, рівня шуму літаків та мінімізації акцизу на паливо. СТП спонукає до переходу на більш екологічно чисті режими у межах залізничних і водних шляхів за рахунок комбінування перевезень різними видами транспорту.

Рішенням Європарламенту та Ради Європи про Керівні принципи розвитку ТЄТМ Співтовариства 1692/96/ЄС від 23 липня 1996 р. схвалено загальні рекомендації стосовно функціонування мережі й визначено проекти спільного значення, що мали бути завершені до 2010 р. Згідно зі ст. 2 цього рішення, ТЄМ повинна:

- гарантувати вільне пересування людей і товарів у межах ЄС за наявності найкращих соціальних і безпечних умов, прагнучи при цьому досягнення цілей Співтовариства, особливо стосовно навколишнього середовища, конкуренції і внеску в зміцнення економічної та соціальної єдності;
- запропонувати користувачам високоякісну інфраструктуру в економічно прийнятні терміни;
- охопити всі види транспорту, враховуючи переваги кожного з них;
- забезпечити оптимальне використання наявних потужностей;
- бути, наскільки можливо, функціональною в межах усіх видів транспорту;
- бути, наскільки можливо, економічно життєздатною;
- охопити всю територію країн-членів Співтовариства, щоб полегшити доступ до периферійних регіонів, які не мають виходу до моря та до центральних регіонів, і зв’язати (без «корків») головні великі міста та регіони Співтовариства;
- бути готовою до з’єднання з мережами держав ЄАВТ, країн Центральної та Східної Європи і середземноморських країн і водночас – до підвищення спроможності до взаємодії й розширення доступу до цих мереж – настільки, наскільки це належить до сфери інтересів Співтовариства.

Мережа фактично включає в себе інфраструктуру, управління рухом і навігаційні системи. До проектів спільного значення належать проекти, розташовані на маршрутах, визначених на мапах, що додаються до Рішення

стосовно автошляхів, залізничних шляхів, комбінованого транспорту, внутрішніх водних шляхів і аеропортів та відповідають технічним критеріям і специфікації.

У 1996 р. Комісія розпочала реалізацію Проекту оцінки потреб транспортної інфраструктури (TINA), маючи на меті спостерігати й координувати розвиток об'єднаної транспортної мережі в 11 країнах-претендентах на членство в ЄС. Ідея полягає в тому, щоб координувати інфраструктурні проекти в цих країнах з тими, що вже реалізовані в ЄС, з метою поширення ТЄТМ на нові країни-члени в майбутньому.

Створена у червні 1998 р. група TINA (до якої увійшли високопосадові особи із 26 країн, залучених до проекту: з 15 країн-членів ЄС і 11 країн-претендентів) обговорила і схвалила у своєму заключному звіті того ж місяця схему мережі, що включає 18 030 км автодоріг, 20 290 км залізниць, 38 аеропортів, 13 морських портів, 49 річкових портів [83].

Третій етап діяльності Співтовариства та розвитку Спільної транспортної політики охопив проміжок часу між 1992 та 2000 роками. Він ознаменувався підписанням Маастрихтської угоди і Білої книги (1992 рік), а також активізацією розвитку СТП. В рамках реалізації даного етапу Європейська Комісія отримала відповідні інструменти та повноваження для розробки і реалізації СТП ЄС.

Четвертий етап діяльності Співтовариства та розвитку Спільної транспортної політики Євросоюзу (2001 – 2010 рр.) був викликаний розробкою нової програми дій (термін реалізації до 2010 року) у транспортній сфері ЄС у зв'язку з відкриттям нових ринків збуту для товарів Європейського Союзу в країнах Східної Європи. Необхідно відмітити значний вплив положень Білої книги «Європейська транспортна політика до 2010-го: час для рішень» (затверджена Єврокомісією) на розвиток економіки та транспортної політики країн не членів – ЄС, не зважаючи на те, що вона не містить чітких правил стосовно транспортної взаємодії Євросоюзу з цими країнами.

Ухвалений в червні 1999 р. Регламент №1655/99 на період від 2000 до 2006 р. передбачав багато змін у фінансуванні Співтовариством різних проектів [83].

Сьогодні основними документами, що регламентують функціонування транспортної системи ЄС, є Договір про ЄС і Договір про функціонування ЄС. Відповідно до розділу VI ст. 90, 91, цілі договорів у сфері, що регулюється цим розділом, досягаються в межах СТП.

Європарламент та Рада Євросоюзу, в рамках звичайної законодавчої процедури,попередньо провівши консультації з Комітетом регіонів ЄС та Економічно – соціальним комітетом, враховуючі відмінності сфери надання транспортних послуг, в межах реалізації цілей статті № 90 відповідного Договору (див. вище)можуть встановлювати:

а) єдині правила для інтернаціональних транспортних перевезень з, на або через територію країн – учасників ЄС;

б) умови функціонування транспортних підприємств – нерезидентів, що діють на ринку транспортних послуг Євросоюзу;

в) умови забезпечення та підвищення безпеки транспортних перевезень;

г) інші умови, згідно власним повноваженням.

Без дозволу Єврокомісії країнам – учасникам ЄС заборонено чинити дії у транспортній сфері, що призводять до дискримінації або порушення правил конкуренції, що встановлені СТП Євросоюзу.

Єврокомісія в рамках власних повноважень або за поданням окремої країни – учасника Європейського Союзу досліджує ціни і умови надання транспортних послуг (зазначені в частині 1), з врахуванням специфіки регіональної економіки, регіональних проблем (політичні обставини) та підтримки економічно слаборозвинутих регіонів. При цьому, вона оцінює вплив тарифів і умов на рівень конкуренції та кон’юнктуру ринку транспортних послуг.

Комісія може прийняти відповідні рішення у сфері транспортних перевезень тільки після консультування з кожною країною – учасником ЄС, якої стосуються прийняті рішення.

Заборона, згідно частини 1, не розповсюджується на тарифи, які введені з метою підтримання конкуренції.

Додаткові обов'язкові збори і платежі до транспортного тарифу, що стягуються з транспортних підприємств при перетинанні кордонів повинні враховувати реальні витрати і не бути більше певного допустимого значення.Відзначаємо тенденцію до зменшення таких витрат з подачі країн – учасників Євросоюзу.

Наведені положення розділу VI (див. вище) регламентують транспортні перевезення залізницею, автомобільними та внутрішніми водними шляхами.

Європейський Парламент і Рада ЄС згідно з зазначеною вище процедурою можуть встановлювати також правила та умови функціонування морського і повітряного транспорту.

З 2010 р. розпочався п'ятий етап СТП. Основне завдання ЄС на цьому етапі – зробити подорожі максимально безпечними, екологічними і швидкими. Сьогодні основною проблемою є перевантаженість автомобільних і повітряних шляхів, яка коштує Європі близько 1% річного ВВП, при тому що кількість вантажного і пасажирського транспорту постійно зростає. До основних недоліків варто віднести залежність від нафти: незважаючи на підвищення енергоефективності, транспорт досі залежить від нафти на 96% своїх енергетичних потреб. Оскільки запаси нафти постійно зменшуються, експерти прогнозують, що до 2050 р. її ціна збільшиться вдвічі порівняно з 2005 р. Також до 2050 р. ЄС повинен скоротити викиди транспорту на 60% порівняно з рівнем 1990 р., щоб обмежити показник глобального потепління лише на 2° С.

СТП ЄС перебуває на переломній стадії розвитку. Її майбутнє залежить від раціонального використання наземного транспорту, у тому числі відродження залізниць, від розвитку мультимодальних перевезень, від

підвищення конкуренції, ефективності, швидкості пересування і комфорту пасажирів, від поліпшення якості пропонованих послуг на транспорті, від зменшення шкідливого впливу транспорту на навколишнє середовище. Необхідні також політична воля країн-членів, їхнє бажання вирішувати проблеми спільно, належне фінансування транспортної галузі на всіх рівнях, координація розвитку транспортної політики та інших напрямів співпраці країн-членів ЄС. Позитивна динаміка у реалізації цих завдань сприятиме сталому розвитку транспортної галузі ЄС [1].

Спільна транспортна політика Євросоюзу в рамках забезпечення високої ефективності та конкурентоспроможності ринку транспортних послуг, а також зменшення навантаження на транспортну інфраструктуру ЄС і пов'язаних з цим негативних наслідків для економіки та соціальної сфериЄвропейського Союзу направлена на вирішення наступних завдань:

- розвиток взаємодії між різними видами транспорту, інтермодальних перевезень;
- зміна співвідношення між різними видами транспорту;
- фінансування розвитку транспортної інфраструктури;
- реалізація комплексу заходів з підвищення безпеки транспорту (передусім – безпеки дорожнього руху);
- створення ефективних механізмів платності користування транспортною інфраструктурою, що забезпечують повну компенсацію витрат суспільства;
- удосконалення функціонування пасажирського транспорту («транспорт з людським обличчям») тощо [48].

Отже, підставами для формування СТП країн-членів ЄС як складової координації та узгодження транспортної політики на рівні міжнародної транспортної співпраці держав послужили відсутність вільної конкуренції в транспортному секторі, великі транспортні витрати, низька безпека дорожнього руху та транспорту, різниця в наданні попередніх дозволів поміж країнами, прогалини у транспортній інфраструктурі, обмеження свободи пересування автомобілів, обмеження на мобільність людей і товарів,

дискримінація з боку перевізників щодо розцінок і умов перевезення, забруднення навколишнього середовища, порушення прав пасажирів і нехтування екологічними нормами. За весь час лібералізації транспортного сектору та формування СТП упроваджено чимало технічних новацій, залучено значні обсяги інвестицій у транспортну і суміжні сфери. Проте додалося і проблем, спричинених перевантаженням транспортних мереж і дедалі більшим забрудненням довкілля більшістю видів транспорту. Тому Спільнота повинна і надалі працювати над удосконаленням політики і вирішенням проблем.

Висновки до розділу 1

У розділі проаналізовано підходи до визначення поняття та основні характеристики транспортної інфраструктури країн-членів ЄС та України.

Висвітлено еволюцію поглядів на взаємозв'язок розвитку транспортної інфраструктури та економічного зростання. З урахуванням підходів зарубіжних учених, виокремлено вісім ефектів від транспортної інфраструктури, які позитивно впливають на розвиток і зростання економіки в країнах: ефекту прямої продуктивності, взаємозамінних елементів, акумуляції факторів виробництва, сукупного попиту, інструмента промислової політики, інфраструктурного зростання, суміжних галузей і масштабу та охоплення.

Проаналізовано причини виникнення Спільної транспортної політики ЄС та стадії розвитку. З метою зниження перевантаження транспортної інфраструктури і пов'язаних з нею негативних соціально-економічних наслідків, а також загального підвищення ефективності і конкурентоспроможності транспортного сектора виокремлено завдання Спільної транспортної політики. А саме: зміну співвідношення між різними видами транспорту; розвиток взаємодії між різними видами транспорту, інтермодальних перевезень; фінансування розвитку транспортної інфраструктури; створення ефективних механізмів платності користування

транспортною інфраструктурою, що забезпечують повну компенсацію витрат суспільства.

Основні положення цього розділу висвітлені у статтях:

Шиба О. А. Еволюція наукових поглядів щодо взаємозв'язку розвитку транспортної інфраструктури та економічного зростання / О. А. Шиба //Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України : зб. наук. пр. /НАН України. ДУ «Ін-т регіональних досліджень ім. М. І. Долішнього НАНУ»; редкол.: В. С. Кравців (відп.ред.). – Львів, 2016. – Вип. 6 (122). – С. 7–13; Шиба О. А. Взаємозв’язок розвитку транспортної інфраструктури та економічного зростання / О. А. Шиба // Вісник Львівського університету. Серія «Міжнароднівідносини». – 2016. – №39. – С. 286-296.

РОЗДІЛ 2
ВПЛИВ УДОСКОНАЛЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ НА РОЗВИТОК ЕКОНОМІКИ КРАЇН-ЧЛЕНІВ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ

2.1. Характеристика транспортних систем країн-членів Європейського Союзу

Основною метою ЄС стало створення простору без внутрішніх кордонів з вільним переміщенням товарів, послуг і капіталів. Для транспорту це означає можливість вільного надання транспортних послуг з вантажних перевезень національними або міжнародними перевізниками (операторами) та доступність цих послуг для споживачів [5].

Міжнародні перевезення вантажів на сьогодні є одним з найбільш дієвих інструментів міжнародної торгівлі. Залізничні, водні та автомобільні перевезення дають змогу доправити вантаж не тільки всередині країни, а й за її межі в інші країни. Країни-члени ЄС активно використовують перевезення для налагодження економічних відносин з іншими країнами, і не тільки з тими, що входять до Єврозони.

Зовнішньоторговельні відносини у світовій економіці забезпечуються відповідними функціями транспорту. Світова транспортна система включає до свого складу об’єднані у єдине ціле всі різновиди транспортних засобів, відповідну інфраструктуру та процеси на рівні окремих регіонів, країн, міждержавних та міжконтенинтальних утворень і на світовому рівні. Одночасно необхідно виділити фрагментарність у світовій транспортній системі, що пов’язана з історичними аспектами функціонування транспортних систем окремих країн і регіонів. Дослідження транспортної системи ЄСдозволили зробити висновок, що вона сформувалась під впливом зростання обсягів та розмірів перевезень вантажів, внаслідок зростання зовнішньої торгівлі та ескпорту – імпорту товарів[65].

Аналіз транспортних систем країн-членів ЄС можна проводити за наступними ознаками: географічним розташуванням відповідних країн-членів ЄС; рівнем розвитку транспортних систем країн-членів ЄС (регіональний, національний, міжнародний аспект) та інтеграція у виробничу інфраструктуру держави [65].

Транспорт є одним з основних чинників, що впливають на вантажоперевезення країн-членівЄС. Виступаючи одночасно складовою національної та інтернаціональної інфраструктури він дозволяє ефективно використовувати відповідні ресурси виробництва та забезпечувати на належному рівні виробничі процеси. Це є можливим тільки за економічного обґрунтування транспортних тарифів при міжнародних вантажних перевезеннях, що дозволяє отримувати транспортним підприємствам відповідні доходи. Транспорт також є одним з головних факторів росту економіки, оскільки, зростання виробництва продукції (робіт, послуг) забезпечується збільшенням її випуску на основі спеціалізації, що збільшує потребу у сировині та спричиняє збільшення розмірів відповідних ринків, а це, у свою чергу, забезпечується транспортними перевезеннями. Таким чином, процеси розвитку транспорту вказують на зміни темпів росту національної або світової економіки [65].

Транспортна інфраструктура країн-членів ЄС на сучасному етапі її розвитку поєднує в єдине ціле відповідні об’єкти, споруди, шляхи сполучення для всіх видів транспортних засобів, що здійснюють переміщення вантажів та пасажирів в межах та поза межами ЄС.

Транс’європейська транспортна мережа має близько 19 тис. км автомобільних доріг, 21 тис. км залізниць, 4 тис. км внутрішніх водних шляхів, 40 аеропортів, 20 морських і 58 річкових портів. Наприклад у Литві щільність доріг фактично відповідає середньому для ЄС показнику (у Литві – 1,15 км на 1 кв. км, в ЄС – 1,16). Кількість доріг категорії Е навіть на чверть перевищує стандарт ЄС (у Литві – 2% всієї протяжності доріг, в ЄС – 1,5%).

Водночас щільність залізничних мереж майже в 2, а електрифікованих залізничних ліній – майже у 8 разів нижча, ніж у середньому в ЄС [2].

З метою аналізу транспортних системкраїн-членів ЄС необхідно дослідити динаміку транспортних показників ефективності ланцюжків постачань, якікраїни-члени ЄС використовують, щоб переміщувати продукти на ринки як усередині країни (передусім ріками, автомобільними шляхами і залізницями), так і на міжнародному рівні (насамперед через порти, аеропорти та міжнародні дороги і залізниці).

Динаміку показників транспортної інфраструктури (залізничної, автомобільної та водної) у країнах-членах ЄС ілюструє таблиця 2.1.

Таблиця 2.1

Показники транспортної інфраструктури (залізничної, автомобільної та водної) країн-членівЄС упродовж 2000–2014рр., км

Показник	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	Відхи-лення, +/-
Довжина автомобільних доріг	54719	62218	69468	69953	70032	70151	70294	15575
Довжина доріг для вантажного транспорту	26808,0	30783,3	33603,9	33980,5	34124,0	34199,4	34241,3	7433,3
Довжина залізничних колій	217 857	212 384	212 789	213 574	229138	229431	230548	12691
Довжина водних шляхів	40 091	40 915	40 590	43546	47541	48954	49391	9300

* *Складено автором на основі[102–106]*

Як видно з табл. 2.1, основні показники транспортної інфраструктури впродовж 2000–2014рр. демонстрували тенденцію до зростання. Так, довжина автомобільних доріг за окреслений період зросла на 15575 км,

довжина залізничних колій – на 12691 км, а довжина водних шляхів – на 9300 км.

Розвиток транспортної інфраструктури дає можливість переміщувати товари безпечно, швидко, економічно ефективно, що важливо для міжнародної торгівлі, національної торгівлі та економічного розвитку. Показники транспортної інфраструктури (залізничної, автомобільної та водної) у деяких країнах-членахЄС у 2014р. наведені у таблиці 2.2.

Таблиця 2.2

Показники транспортної інфраструктури (залізничної, автомобільної та водної) у деяких країнах-членах ЄС у 2014р., км*

Країна	Залізничні траси, всього	Стандартна колія	Вузька колія	Автомобільні дороги	Швидкісні автомо-більні дороги	Водні шляхи
Австрія	6399	5927	384	124508	1719	358
Болгарія	4152	4072	80	19512	458	470
Велика Британія	16454	16151	0	394428	3519	3200
Іспанія	15293	1392	1954	683175	16205	1000
Італія	20255	18611	123	487700	6700	2400
ФРН	41981	41722	220	645000	12800	7467
Польща	19428	0	0	412035	2418	3997
Португалія	3319	2700	192	82900	2613	210
Румунія	10777	10639	4	84185	337	1731
Словаччина	3622	3473	50	43916	417	172
Угорщина	8057	7802	219	199567	1477	1622
Франція	29640	29473	167	1028446	11416	8501
Чехія	9469	9449	20	130671	730	664

* *Складено автором на основі [99]*

Якщо аналізувати розвиток інфраструктури за окремими країнами-членами ЄС, то бачимо значну перевагу у протяжності залізничних трас ФРН, Франції, Італії, Великої Британії, Польщі. Найбільшою протяжністю характеризуться автомобільні дороги Франції, ФРН, Іспанії, Італії, Великобританії. Найбільшою протяжністю водних шляхів для річкового та морського траспорту володіють такі країни-члени ЄС, як Франція, ФРН і Польща.

Дієва державна політика у сфері залізничного транспорту сприяє збільшенню протяжності залізничних доріг у країнах-членах ЄС. Протяжність залізничних доріг у деяких країнах-членах ЄС характеризує рис. 2.1.

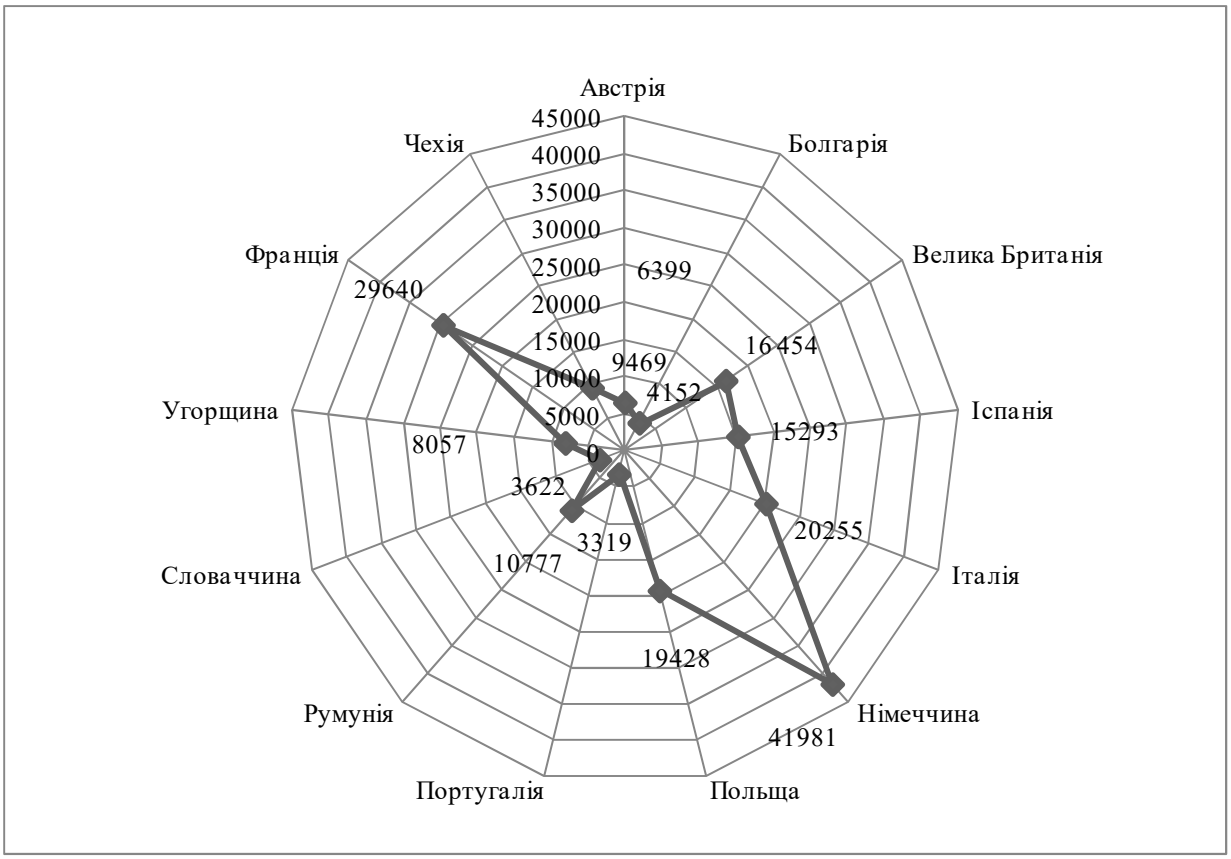


Рис. 2.1. Протяжність залізничних доріг у деяких країнах-членах ЄС, км*

** Складено автором на основі [99]*

До лідерів за протяжністю автомобільних доріг у ЄС належать Франція (1028446 км), ФРН (645000 км), Іспанія (683175 км), Італія (487700 км), Велика Британія (394428 км) (рис. 2.2).

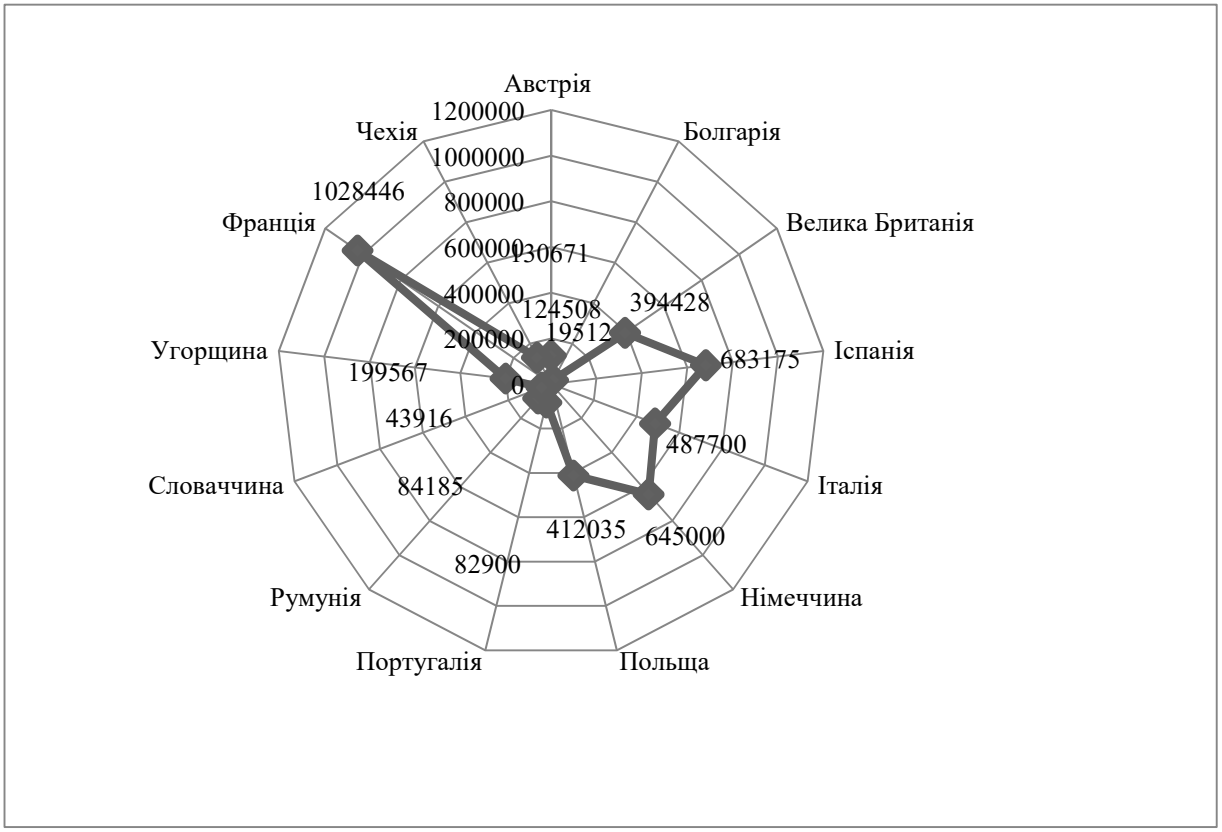


Рис. 2.2. Протяжність автомобільних доріг у деяких країнах-членах ЄС, км*

** Складено автором на основі [99]*

Водний транспорт у країнах-членах ЄС відіграє важливу роль як у внутрішніх, так і в експортно-імпортних вантажних перевезеннях. Понад 90% зовнішньої торгівлі країн-членів ЄС і близько 43% внутрішньої торгівлі відбувається з використанням морського транспорту. Вантажні перевезення внутрішніми водними шляхами становлять 12% усього обсягу перевезень внутрішнім транспортом. Протяжність водних шляхів у Європі, які з'єднують сотні міст і районів промислової концентрації та забезпечують надійне обслуговування вантажоперевезень і пасажирів, перевищує 35 000 км. Практично всі держави мають вихід до моря чи розташовані уздовж судноплавних рік. Двадцять із 27 країн-членів ЄС мають власні внутрішні водні шляхи, 12 з них мають об'єднані водні мережі [54, с. 356].

Лідерами серед країн-членів ЄС за протяжністю водної інфраструктури є Франція (8501 км), ФРН (7467 км), Велика Британія (3200 км), Італія (2400 км). До країн з найменшою протяжністю водної інфраструктури належать

Португалія (210 км) і Словаччина (172 км). Стансправ у цій сфері безпосередньо залежить від місця розташування країн і потенціалу для розвитку такої інфраструктури (рис. 2.3)

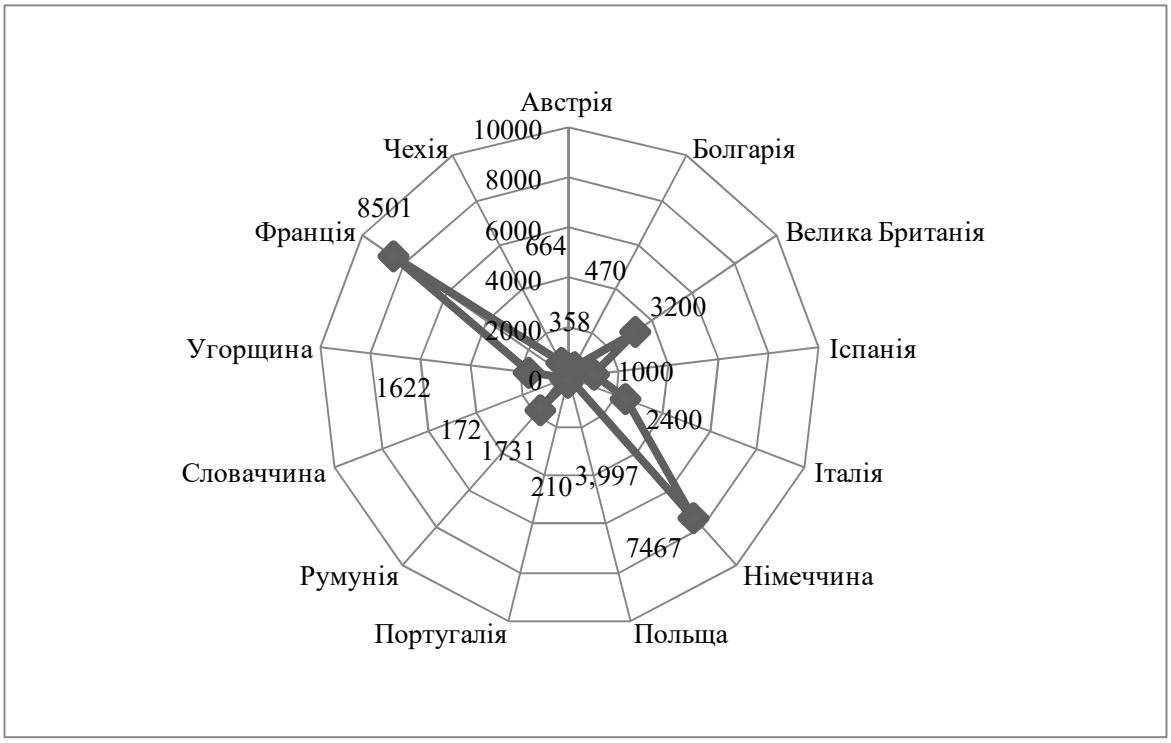


Рис. 2.3. Протяжність водних шляхіву деяких країнах-членах ЄС,км*

* *Складено автором на основі [99]*

Порівняно з іншими видами транспорту внутрішньоводний характеризується надійністю перевезень і запасом невикористаних можливостей. Внутрішньоводний транспорт сьогодні є конкурентоспроможною альтернативою залізничному та автомобільному транспорту в країнах-членах ЄС. Такі перевезення надійні, економічні, безшумні та не завдають шкоди довкіллю. Морський транспорт і перевезення внутрішніми водними шляхами – найважливіша складова взаємодоповнювальної транспортної системи. Вони надають можливість використовувати вузькі проходи між Францією та Іспанією у Піренеях або між Італією та рештою території Європи в Альпах, так само між Францією та Великою Британією, між Німеччиною та Польщею [54, с. 363].

До найбільш вагомих показників вантажоперевезення належать обсяг вантажних перевезень у ВВП, модальна частка вантажного транспорту, а

також обсяги вантажних перевезень різними видами транспорту (залізничним, автомобільним та водним) (табл. 2.3).

Таблиця 2.3

Основні показники вантажних перевезень в країнах-членах ЄС у 2000–2014рр. (ЄС-27)*

Показник	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	Відхи-лення, +/-
Частка обсягу вантажних перевезень у ВВП, %	100	104,7	98,6	97,1	94,9	96	96,2	–3,8
Модальна частка вантажного транспорту, %	19,7	17,7	17,1	18,3	18,1	17,8	17,9	–1,8
Вантажні перевезення залізницею, тис. т	1895247	1752673	1596,643	1709245	1699472	1735341	1739749	–155498
Вантажні перевезення автомобільним транспортом, тис. т	15573478	15341328	15175312	15002584	14029603	13937268	13347085	–2226393
Вантажні перевезення водним транспортом, тис. т	523975	523714	525062	521252	526402	528050	528862	4,887

** Складено автором на основі [125–130].*

Модальна частка вантажного транспорту (включаючи перевезення автомобільним, залізничним і внутрішніми водними шляхами) показує питому вагу (відсоток) зазначених вище видів транспортних засобів в загальному обсязі перевезень в країнах - членах ЄС. За останні роки значення цього показника демонструє тенденцію до зниження. Так, у 2000р. він становив 19,7%, а у 2014р. зменшився до 17,9%.

Значення цього показника для автомобільного транспорту обчислюється з урахуванням переміщень усіх транспортних засобів, зареєстрованих в країні, а для залізничного та внутрішнього водного – з

урахуванням переміщень на території країни, незалежно від національності транспортного засобу або судна. Однак в деяких країнах методика обчислень має відмінності.

Як і всі сфери господарювання, сфера транспортних перевезень безпосередньо пов'язана з ВВП країн, про що свідчить частка обсягу вантажних перевезень у ВВП, яка у країнах-членах ЄС упродовж 2000–2014 рр.знизилася на 3,8 % (у 2000 р.цей показник становив 100%, а у 2014 р. – 96,2%), проте у 2004–2008 рр. перевищувала 100% (рис. 2.4).

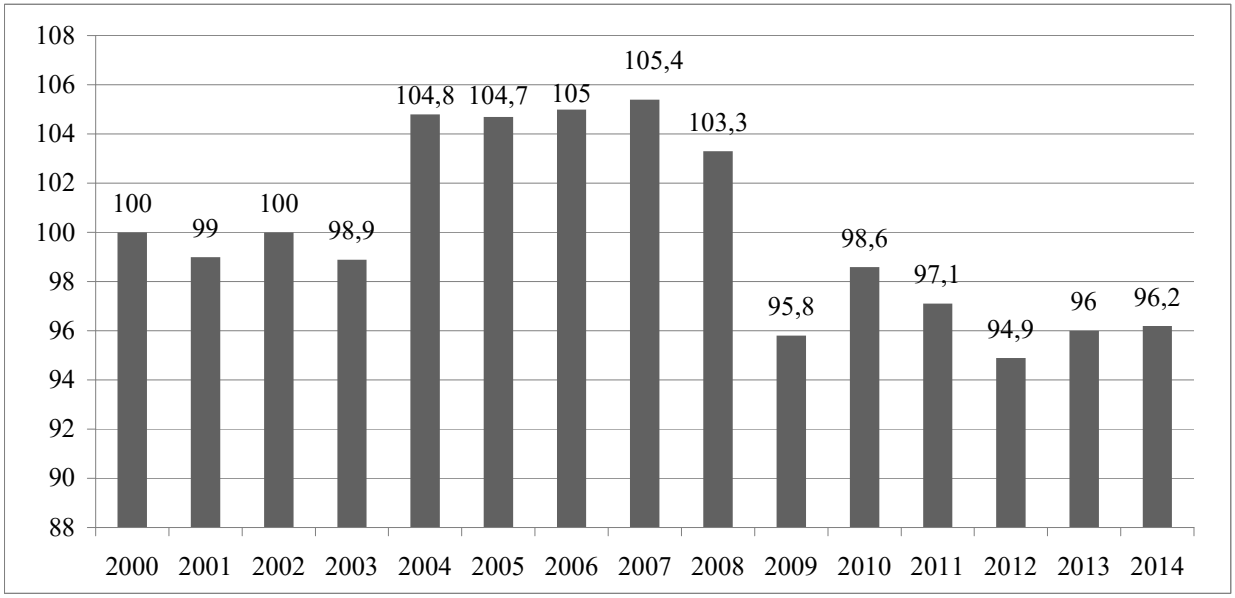


Рис. 2.4. Частка обсягу вантажних перевезень у ВВП ЄС упродовж 2000–2014 рр., %*

* *Складено автором на основі [140]*

Зниження частки обсягу вантажних перевезень у ВВП, починаючи з 2008 р., спричинене світовою фінансовою кризою, яка призвела до скорочення обсягів торгівлі як усередині країн, так і міжнародної.

Цей показник демонструє спадне співвідношення між тонно-кілометрами і ВВП країн-членів ЄС відносно 2000 р. та включає транспортування автомобільним, залізничним і внутрішніми водними шляхами. Показники залізничного і внутрішнього водного транспорту обчисленіза переміщеннями національною територією, незалежно від приналежності транспортного засобу або судна. Показники автомобільного

транспортубазуються на всіх переміщеннях транспортних засобів, зареєстрованих в країні, яка подає звітність.

Показник валового продукту транспортної галузі упродовж 2000–2014рр. зростав, демонструючи позитивну динаміку. Зростання розпочалося з 2000р. і тривало аж до 2008 р. (135%), проте у 2009р. приріст зменшився (130%). Зростання приросту цього показника відновилося упродовж 2011–2014рр. (рис. 2.5).

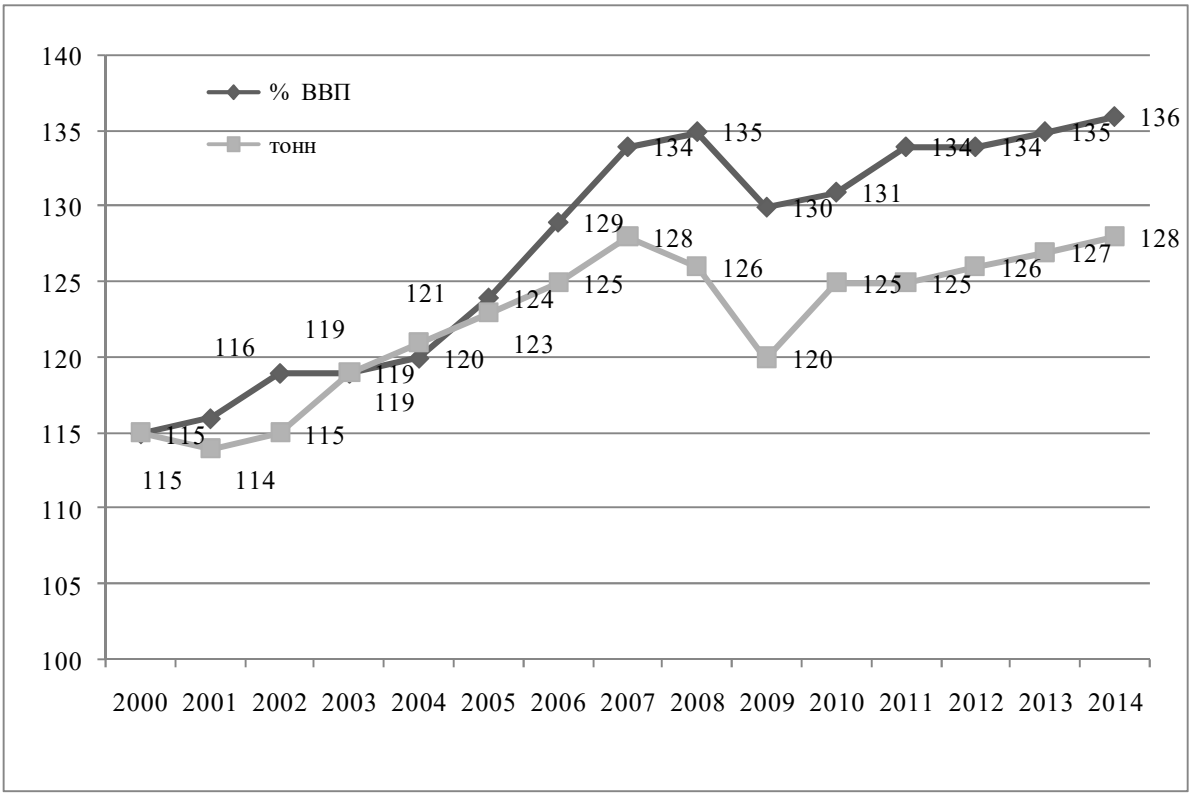


Рис. 2.5. Темпи зростання валового продукту транспортної галузі і тоннажу вантажних перевезень ЄС упродовж 2000–2014 рр., %*

** Складено автором на основі [102–106]*

Тоннаж перевезень, як і попередній показник, зростав, починаючи з 2000 р. (119%) до 2008 р. (135%), проте у 2009 р.спостерігався спад приросту цього показника (130%). Починаючи з 2010 р. (131%) темпи приросту почали зростати, і ця тенденція збереглася до сьогодні.

На показники тоннажності впливають обсяги товарообігу та експорту-імпорту в межах та поза межами країн-членівЄС. Експорт-імпорт, який здійснювався за допомогою вантажних перевезень, продемонстрував

тенденцію до зростання. Так, експорт у країни світу зріс з 975,5 млрд євро у 2000р. до 4996,565 млрд євро у 2014р., а експорт між країнами ЄС-27 з 754,3 млрд євро у 2000р. до 2934,475 млрд євро – у 2014р. (табл. 2.4).

Таблиця 2.4

Динаміка світового і внутрішнього експорту-імпорту вантажних перевезень країн-членів ЄС упродовж 2000–2014 рр., млрд євро*

Показник	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	Відхи-лення, +/-
Експорт у країни світу загалом	975,5	1067,8	3889,738	4451,211	4758,275	4874,321	4996,565	4021,065
Експорт у країни ЄС-27	754,3	945,9	2540,128	2734,254	2853,475	2899,489	2934,475	2180,175
Імпорт з країн світу загалом	999,7	1178,5	3977,376	4362,355	4465,478	4478,943	4481,348	3481,648
Імпорт з країнЄС-27	799,1	994,7	2468,284	2804,507	2856,753	2899,475	2945,557	2146,457

** Складено автором на основі [102–106]*

Імпорт з країн світу зріс з 999,7 млрд євро у 2000р. до 4481,348 млрд євро у 2014р., а між країнами ЄС-27 – з 799,1 млрд євро у 2000р. до 2945,557 млрд євро – у 2014р.

Станом на 2014 р. у країнах-членах ЄС-27 перевезено близько 16000 тис. т. вантажів, з них 3,5% перевезено водним транспортом, 11% – залізничним транспортом і більшу частку, а саме 85,5%– автомобільним транспортом.

Сьогодні автомобільний транспорт виконує понад 90% внутрішніх вантажних перевезень країн-членів ЄС, зокрема в Ірландії, Греції, Іспанії, Люксембурзі та Португалії в 2014 р., стільки ж було в Ліхтенштейні, Туреччині та Республіці Македонії. В Латвії на автомобільний транспорт припадає трохи більше третини (35,8%) внутрішніх перевезень вантажів, в

той час, решту (64,2%) перевезла залізниця. У 2014 р. між половиною та однією третиною утримувалися показники внутрішніх обсягів перевезень вантажу залізницею Естонії, Австрії, Швеції, Литві та Швейцарії.

По відношенню до чисельності населення обсяги автомобільних вантажних перевезень були найвищими серед країн-членів ЄС у Люксембурзі, де у 2013 р. на кожного жителя припадало майже 16000 тонно-кілометрів перевезених автомобільним транспортом вантажів.У Литві цей показник був майже удвічі більший (8905 ткм).

Більшість вантажних перевізників, зареєстрованих в ЄС, здійснюють міжнародні автомобільні вантажні перевезення до інших країн-членів ЄС.

Аналізуючи структуру вантажних перевезень за країнами, порівняймо динаміку модальних часток автомобільного вантажного транспорту країн-членів ЄС упродовж 2000–2014рр. (табл. 2.5).

Модальні частки автомобільного вантажного транспорту країн-членів ЄС упродовж 2000–2014 рр. демонстрували, хоч і незначну, проте тенденцію до зростання. Так, у 2000р. для усіх країн-членів вона становила 73,7%, а до 2014 р. зросла до 75,5%. Таке зростання відбулося за рахунок збільшення цього показника упродовж окресленого періоду в Болгарії (на 23,6%) та Польщі (на 25,6%).

Таблиця 2.5

Модальні частки автомобільного вантажного транспорту країн-членів ЄС упродовж 2000–2014 рр., %*

Країна	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	Відхи-лення, +/-
1	2	3	4	5	6	7	8	9
ЄС-27	73,7	76,4	76,2	75,6	75,3	75,4	75,5	1,8
Австрія	64,8	64,1	56,3	56	54,6	52,8	52,8	–12
Болгарія	52,3	70,8	68,1	73,6	74,7	75,9	75,9	23,6
Велика Британія	90	88,2	88,7	87,9	88	86,7	86,7	–3,3

Продовження таблиці 2.5

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Іспанія	92,8	95,3	95,9	95,6	95,5	95,4	95,5	2,7
Італія	89	90,3	90,4	87,8	85,9	86,9	86,9	–2,1
ФРН	65,3	66	64,9	65,8	64,6	63,9	63,8	–1,5
Польща	57,3	69	80,6	79,4	81,9	82,9	82,9	25,6
Португалія	92,4	94,6	93,9	94	93,2	94,1	94,2	1,8
Румунія	42,9	67,3	49,2	50,2	53,3	57,5	57,5	14,6
Словаччина	53	70,3	74,8	76,6	77,6	76	76,1	23,1
Угорщина	68,1	69,2	75,1	75,9	75,1	75,5	75,5	7,4
Франція	76	80,5	82,2	81,1	80,6	80,6	80,6	4,6
Чехія	68	74,4	79	79,2	78,2	79,7	79,7	11,7

** Складено автором на основі [125–130]*

Динаміка річного обсягу автомобільних вантажних перевезень країн-членівЄС упродовж 2000–2014рр. демонструє значущість часток вантажних автомобільних перевезень за країнами (Додаток А, рис. 2.6).

Обсяги вантажних автоперевезень зростали практично в усіх країнах-членах ЄС. При цьому особливо помітно і динамічно частка вантажів, перевезених автомобільним транспортом,зростала в Естонії: частка вантажообігу автомобільного транспорту в Естонії виросла на 22,7 %; в Польщі – на 19,3 %; Словаччині – на 18,9 %; Словенії – на 12,1 %; в Болгарії – на 11,8 %. Водночас у 11 країнах-членах ЄС,навпаки, частки перевезень, здійснених автомобільним транспортом,зменшилися, зокрема в Бельгії (-19,2 %) та Австрії (-11,2 %) [125–130].

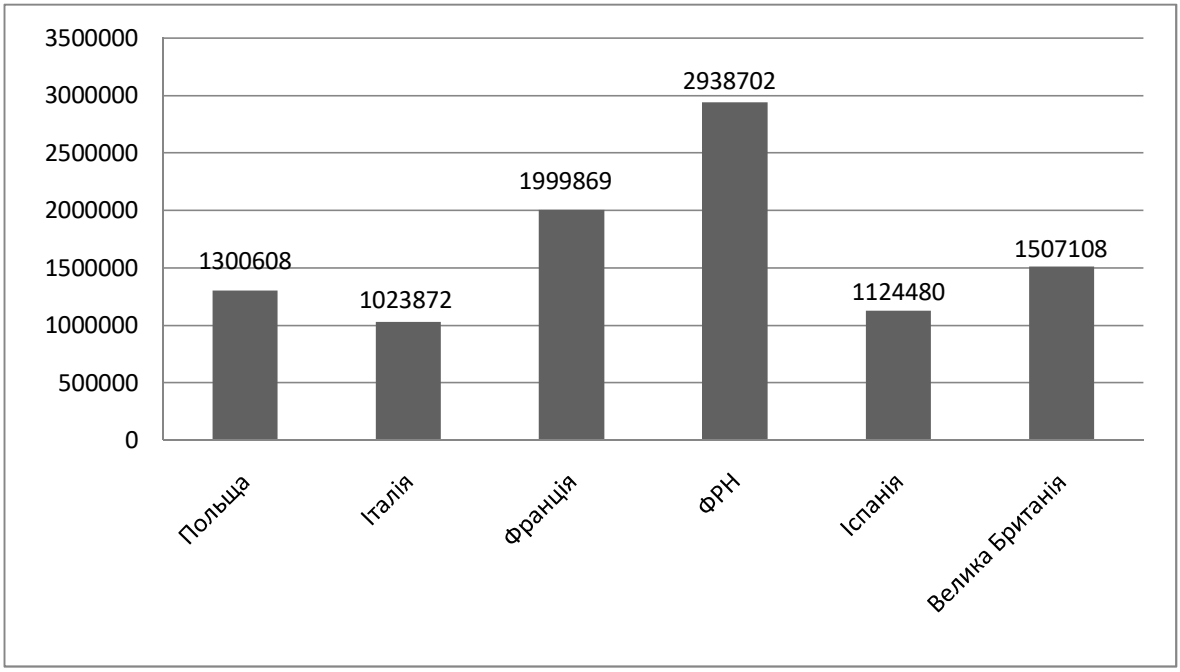


Рис. 2.6. Країни-члени ЄС – лідери за обсягами вантажних перевезень автомобільним транспортом у 2014 р., млн ткм

У більшості країн-членів ЄС зміна частки вантажів, що перевозяться автомобільним транспортом, супроводжувалася аналогічною і протилежною зміною частки вантажів, транспортованих залізницею.

Загалом модальна частка вантажів залізничного транспорту країн-членів ЄС упродовж 2000–2014рр. продемонструвала негативну тенденцію. Так, у 2000р. вона становила 19,7%, а до 2014 р. знизилася до 17,8%. Таке зменшення відбулося за рахунок зниження цього показника упродовж окресленого періоду в Болгарії (-36,1%), Угорщині (-28,2%) та Польщі (-25,4%) (табл. 2.6).

Таблиця 2.6

Модальні частки залізничного вантажного транспорту країн-членів ЄС упродовж 2000–2014 рр., %*

Країна	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	Відхи-лення, +/-
1	2	3	4	5	6	7	8	9
ЄС-27	19,7	17,7	17,1	18,3	18,1	17,8	17,8	–1,9
Австрія	30,6	32,8	39	39,1	40,8	42,1	42,2	11,6

Продовження таблиці 2.6

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Болгарія	45.2	25,4	10,7	11,4	8,9	9,1	9,1	–36,1
Велика Британія	9,8	11,7	11,2	12	11,9	13,2	13,3	3,5
Іспанія	7,2	4,7	4,1	4,4	4,5	4,6	4,5	–2,7
Італія	11	9,7	9,6	12,2	14	13	13	2
ФРН	19,2	20,3	22,2	23	23,1	23,5	23,4	4,2
Польща	42,5	30,8	19,4	20,5	18	17	17,1	–25,4
Португалія	7,6	5,4	6,1	6	6,8	5,9	5,8	–1,8
Румунія	49,1	21,7	23,5	28	24,2	21,9	21,8	–27,3
Словаччина	41,7	29,5	22	20,9	19,8	21,4	21,5	–20,2
Угорщина	28,8	25	19,6	20	20,5	0,5	0,6	–28,2
Франція	20,6	16	13,5	14,9	15,2	15	15,1	–5,5
Чехія	31,9	25,5	21	20,7	21,8	20,3	20,2	–11,7

* *Складено автором на основі [125–130].*

Доля перевезень у Євросоюзі вантажів та пасажирів залізницею з 1970 по 2000 роки знизилась: для вантажів – на 22 % (з 30 % до 8 %), для перевезень пасажирів на 5 % (з 10 % до 5 %). Для усунення цієї негативної тенденції та збільшення частки залізничного транспорту у вантажних перевезеннях до 2020 р. втричі, а у пасажирських перевезеннях – удвічі (до 676 млрд пасажиро-км) розроблені Директиви ЄС, якими передбачалося істотне реформування залізничного транспорту європейських країн [7, с. 158].

Динаміка перевезення вантажів залізничним транспортом деяких країн-членів ЄС упродовж 2000–2014рр. наведена у табл. 2.7.

Таблиця 2.7

Динаміка перевезення вантажів залізничним транспортом деяких країн-членів ЄС упродовж 2000–2014 рр., тис. т*

Країна	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	Відхи-лення, +/-
ЄС-27	1895247	1752673	1596,643	1709245	1699472	1735341	1739749	–155498
Австрія	80819	101829	107670	107587	100452	100954	101245	20426
Болгарія	21082	20298	12939	14152	12470	12534	12648	–8434
Велика Британія	95400	96473	95998	96348	97415	98956	99985	4585
Іспанія	25807	25520	16064	17327	-	17985	18124	–7683
Італія	79636	68676	42348	41810	-	42659	43985	–35651
ФРН	282861	321343	-	374737	366204	375156	381245	98384
Польща	185334	269553	234568	248606	230878	239548	239964	54630
Португалія	9046	-	10094	9975	9701	9815	9964	918
Румунія	71461	69175	52932	60723	55755	56647	57946	–13515
Словаччина	54177	49310	44327	-	-	45751	46875	–7302
Угорщина	49625	48706	45794	-	46148	47612	48647	–978
Франція	141941	107532	85045	86425	86599	86995	87245	–54696
Чехія	98255	85613	82900	87096	82968	83145	83291	–14964

* *Складено автором на основі [125–130]*

Середкраїн-членів ЄС лідерами за обсягами вантажних перевезень залізничним транспортом були ФРН, Польща, Австрія, Велика Британія, Франція та Чехія (рис. 2.7).

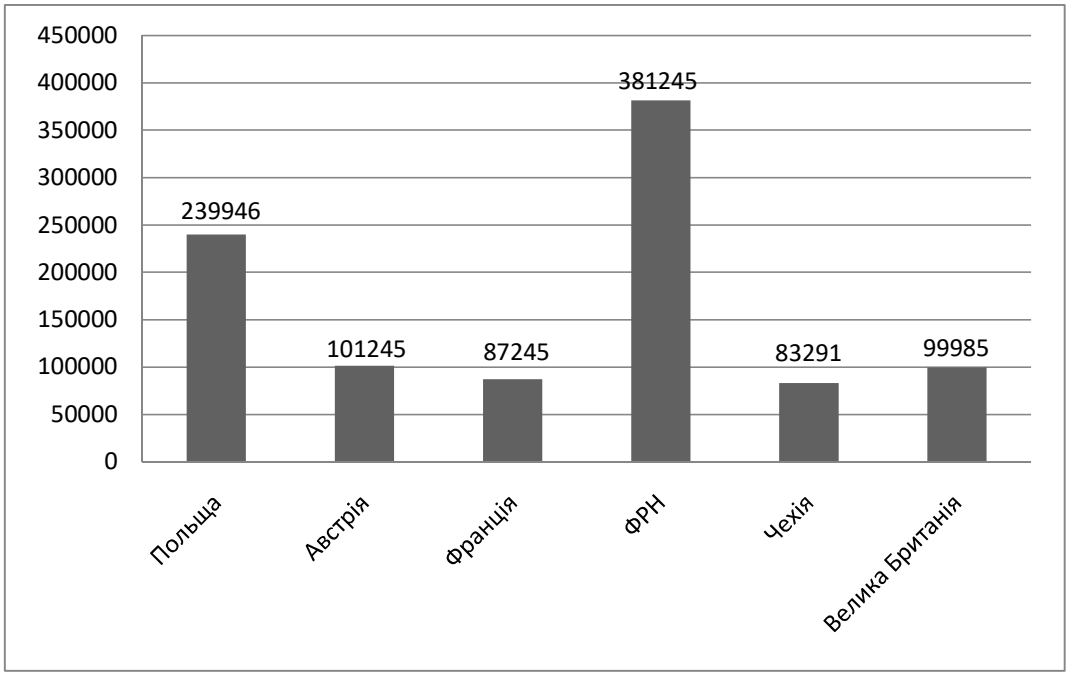


Рис. 2.7. Країни-члени ЄС – лідери вантажних перевезень залізничним транспортом у 2014 р., тис. т

Динаміка вантажообігу залізничного транспорту деяких країн-членів ЄС упродовж 2000–2014рр. наведена у табл. 2.8.

Отже, загалом вантажообіг залізничного транспорту у країнах-членах ЄС зменшився: якщо у 2000р. цей показник дорівнював 635112 млн ткм, то 2014р. – 620138млн ткм.

Велика Британія першою з європейських держав в рамках виконання Директиви 91/440 почала приватизацію залізниць. Ще 2002р. в ній було 25 приватних компаній, які займалися пасажирськими перевезеннями, та 7 – вантажними. Роль держави зводилася лише до утримання організації, яка контролювала роботу залізничного транспорту. У травні 1996 р. уряд консерваторів вирішив приватизувати залізниці і продати значний пакет акцій найпотужнішій компанії «RailTrack». За два роки вартість акцій зросла на 70 %, запізнення поїздів скоротилися на 30 %. У поїздах і на вокзалах, які також належали компанії «RailTrack», пасажирам почали надавати додаткові послуги. Уряд був задоволений скороченням субсидій у залізничний

транспорт, а пасажири одержали право вибору найбільш зручного виду транспорту [7].

Таблиця 2.8

Динаміка вантажообігу залізничного транспорту деяких країн-членів ЄС упродовж 2000–2014 рр.,млн ткм*

Країна	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	Відхи-лення, +/-
ЄС-27	635112	427108	584106	621682	459732	607994	620138	–14974
Австрія	16602	18957	19833	20345	19499	19964	20145	3543
Болгарія	5538	5163	3064	3291	2908	2995	3015	–2523
Велика Британія	18100	18119	18254	18396	18332	18549	18712	612
Іспанія	11614	11071	7417	7564	-	7614	7725	–3889
Італія	24995	20130	12037	11547	-	11645	12454	–12541
ФРН	75884	-	107317	113317	110065	110861	113548	37664
Польща	54015	49972	48795	53746	48903	48696	49124	–4891
Португалія	2183	-	2313	2322	2421	2433	2514	331
Румунія	16354	16582	12375	14719	13472	13496	13536	–2818
Словаччина	11234	9463	8105	7960	-	7993	8132	–3102
Угорщина	8093	8530	8809	9118	-	9245	9364	1271
Франція	55448	40701	29964	34200	-	35853	36485	–18963
Чехія	17496	14866	13770	14316	14266	14653	15315	–2181

** Складено автором на основі [125–130]*

Річковий і водний вантажний транспорт у країнах-членах ЄС-27, зростав повільніше, ніж ВВП, а значення індексу внутрішнього вантажного транспорту в 2012 р. було на 5,5% нижчим, порівняно з його середнім значенням 2000 р. Частка індексу внутрішнього вантажного транспорту у ВВП досяг максимуму 2007 р. (105,4 %), і стабільно перевищував 100% протягом 2004–2008 рр. З настанням світової фінансової та економічної

кризи 2009 р. індекс стрімко впав, а після цього демонстрував хвилеподібні зміни до 2014 р. [125–130].

Модальна частка водного вантажного транспорту країн-членів ЄС упродовж 2000–2014 рр. продемонструвала хоч незначну, проте тенденцію до збільшення. Так, у 2000р. вона становила 6,5%, а до 2014 р. зросла до 6,8%. Таке зростання відбулося за рахунок збільшення цього показника упродовж аналізованого періоду в Болгарії (на 12,5%) та Румунії (на 12,8%) (табл. 2.9).

Таблиця 2.9

Модальні частки водного вантажного транспорту країн-членів ЄС упродовж 2000–2014 рр., %*

Країна	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	Відхи-лення, +/-
ЄС-27	6,5	5,9	6,7	6,2	6,7	6,7	6,8	0,3
Австрія	4,5	3	4,7	4,2	4,6	5,1	5,2	0,7
Болгарія	2,6	3,7	21,2	15	16,4	15	15,1	12,5
Велика Британія	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0
Іспанія	-	-	-	-	-	-	-	-
Італія	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0
ФРН	15,5	13,6	12,9	11,2	12,3	12,6	12,6	-2,9
Польща	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	-
Португалія	-	-	-	-	-	-	-	-
Румунія	7,9	11	27,2	21,7	22,5	20,7	20,7	12,8
Словаччина	5,3	0,3	3,2	2,4	2,6	2,5	2,5	-2,8
Угорщина	3,1	5,.8	5.3	4	4,4	4,1	4,1	1
Франція	3,4	3,5	4,3	3,9	4,2	4,3	4,3	0,9
Чехія	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0

** Складено автором на основі [125–130]*

Внутрішній водний транспорт за останні три десятиліття прогресував лише до 17%, проте великий крок уперед цей вид транспорту зробив за ефективністю (частково підвищення цього показника зумовлене зменшенням флоту суден). Для деяких країн, зокрема для Нідерландів, це другий за

значенням (після автомобільного) вид транспорту, а в інших країнах, як і раніше, його частка на ринку залишається вагомою.

Більш ніж одна десята частина загального обсягу внутрішніх перевезень у ФРН та Болгарії 2014 р. перевезена внутрішніми водними шляхами. Цей показник сягнув однієї чверті в Румунії та Бельгії та досяг піку (38,7%) у Нідерландах.

Упродовж 2000–2014 рр. індекс фізичного обсягу торгівлі зростав майже у всіх країнах, окрім Великої Британії, де він залишався незмінним, і у Франції, де скоротився з 103,4% у 2000 р. до 102% – у 2014 р. (табл. 2.10).

Таблиця 2.10

Індекс фізичного обсягу торгівлі країн ЄС упродовж 2000–2014 рр., %*

Країна	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	Відхи-лення, +/-
ЄС-27	73,7	87,2	100,0	109,4	113,2	118,0	116,0	42,3
Австрія	85,5	95,9	100,0	105,8	105,8	107,5	109,2	23,7
Болгарія	61,3	75,5	100,0	120,2	119,6	133,9	135,3	74
Велика Британія	108,0	113,8	100,0	108,2	102.5	114,9	108,0	0
Іспанія	86,9	91,4	100,0	108,5	109,2	118,5	122,9	36
Італія	97,6	103,8	100,0	104.5	104.5	103,7	104,4	6,8
ФРН	77,9	90,8	100,0	106.3	106.3	105,7	108,0	30,1
Польща	49,1	67,8	100,0	105,8	105,8	107,5	109,2	60,1
Португалія	85,6	92,3	100,0	107,9	110,8	116,0	118,1	32,5
Румунія	53,0	67,0	100,0	110,4	107,4	120,5	127,3	74,3
Словаччина	45,5	53,1	100,0	112,0	122,5	127,9	128,8	83,3
Угорщина	56,5	75,0	100,0	107.1	105.2	105.3	108,1	51,6
Франція	103,4	106,6	100,0	102,7	102,3	101,4	102,0	–1,4
Чехія	51,6	70,6	100,0	109,6	111,3	112,2	119,0	67,4

** Складено автором на основі [139]*

Загалом у ЄС індекс фізичного обсягу торгівлі зріс з 73,7% 2002 р. до 116,0% – у 2014 р. (рис. 2.8).

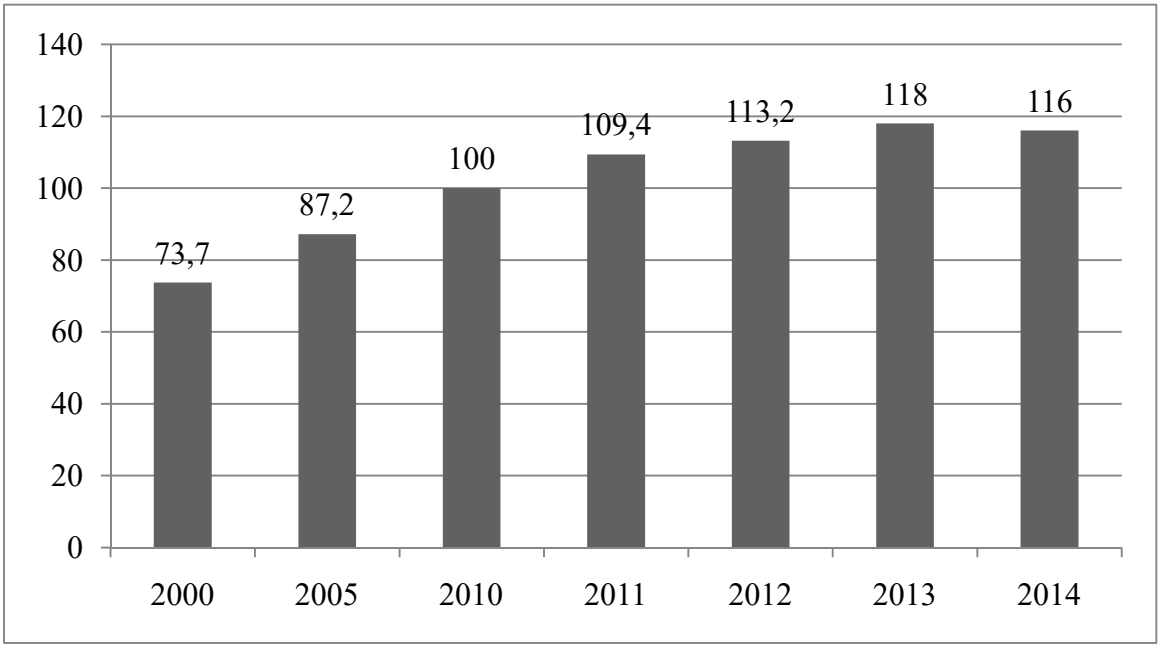


Рис. 2.8. Динаміка індексу фізичного обсягу торгівлі країн ЄС упродовж 2000–2014 рр., %*

** Власна розробка автора*

Отже, таку сукупну динаміку країни ЄС отримали за рахунок значного збільшення цього показника протягом досліджуваного періоду в Польщі (60,1%), Болгарії (74%), Румунії (74,3%), Словаччині (83,3%) та Чехії (67,4%).

Товаропотоки країн-членів ЄС активно перенаправляються до країн, економіка яких розвивається швидкими темпами (Китай, Індія, Російська Федерація, Південна Корея, Японія), що призводить до зростання їх розмірів та ускладнення товарної структури, з іншої сторони зазначені країни збільшують власні поставки на ринки країн-членів ЄС. Така ситуація призвела до того, що у 2014 році доля експорту у наведені вище країни в загальному обсязі експорту Європейського Союзу склала 22,7 %, а доля імпорту – 38,4 %. Характером зовнішньої торгівлі визначається зростання обсягів перевезень вантажів, які здійснюються, у т. ч., і територією України [127].

Обсяг торгівлі між ЄС та державами, що не входять до ЄС, зокрема таких, як Швейцарія та Норвегія, також впливає на показники вантажних перевезень ЄС. В експорті найбільшими партнерами країн-членів ЄС у

2014 р. були Росія – 40%, Швейцарія – 24%, Норвегія – 11% і Туреччина–6% (рис. 2.9).

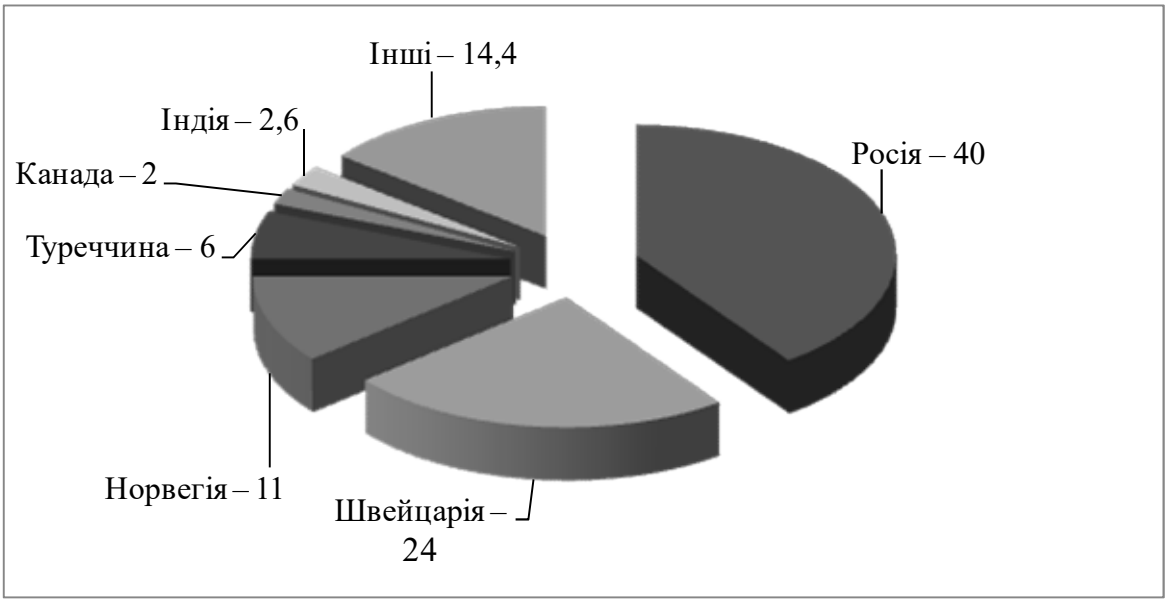


Рис. 2.9. Структура експорту товарів з країн ЄС 2014 р., за найбільшими торговельними партнерами, %*

** Складено автором на основі [139]*

За імпортом найбільшими партнерами є Швейцарія – 32%, Норвегія– 21%, Індія– 14% та Росія– 13%. Торгівля з Фінляндією, Болгарією, Латвією і Литвою також важлива для країн ЄС (рис. 2.10).

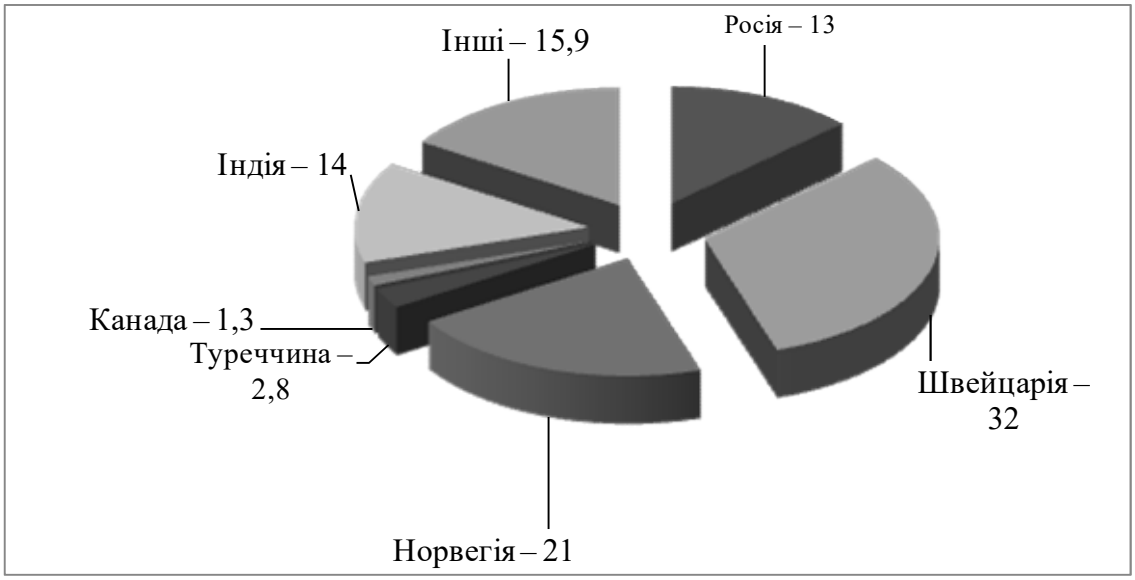


Рис. 2.10. Структура імпорту товарів у країни ЄС 2014 р., за найбільшими торговельними партнерами, %*

** Складено автором на основі [139]*

Основними проблемами, які знижують ефективність функціонування транспортної системи ЄС є транспортна перевантаженість окремих територій, підвищена аварійність, згубний вплив на навколишнє середовище. Транспортна перевантаженість зумовлена головно незбалансованістю в розвитку окремих видів транспорту, недостатністю взаємодії між ними. Однією з основних проблем транспортної політики ЄС є також історично сформована різноманітність транспортної інфраструктури країн-членів. Європейська транспортна система має недоліки, які перешкоджають вільному переміщенню пасажирів і товарів через кордони: операційні бар'єри, технічні бар'єри, бар'єри інфраструктури і правові бар'єри [141, с. 46].

Сьогодні більшу частину вантажних перевезень у Європі виконують компанії, що входять у Міжнародний союз комбінованих залізнично-автомобільних перевезень (UIRR). Вони перевезли 2009 р. понад 2 млн відправок ,або близько двох третин усього обсягу змішаних перевезень. Особливо помітно зростали міжнародні змішані сполучення, що становили 20% загального обсягу на залізницях ФРН, 25% – на залізницях Франції і 30% – Італії [27].

Отже, основними проблемами транспортних перевезень залишаються висока завантаженість європейських доріг, забруднення навколишнього середовища і висока смертність у дорожніх аваріях. Також значно ускладнює логістику те, що національні залізниці країн-членів ЄС мають різні технічні стандарти і недостатньо інтегровані.

Аналізуючи розвиток інфраструктури в окремих країнах-членах ЄС, спостерігаємо значну перевагу у транспортній мережі залізничних колій ФРН, Франції, Італії, Великої Британії, Польщі. Найбільшою протяжністю автомобільних доріг володіють Франція, ФРН, Іспанія, Італія, Великобританія; найбільшою протяжністю водних шляхів– Франція, ФРН, Польща. Найбільша кількість вантажних перевезень країн-членів ЄС забезпечується автомобільною та залізничною транспортними мережами.

При цьому обсяги вантажообігу країн-членів ЄС упродовж 2000–2014 рр. зросли, хоча у структурі вантажоперевезень модальність автомобільних перевезень стала вищою за рахунок зменшення модальності залізничних і річкових перевезень. Відповідно, динаміка річного обсягу автомобільних вантажних перевезень країн-членів ЄС упродовж 2000–2014 рр. характеризувалася значними частками вантажних автомобільних перевезень у Великій Британії, Франції, Іспанії, Італії, Польщі. Лідерами за обсягами вантажних перевезень залізничним транспортом були ФРН, Польща, Австрія, Велика Британія, Франція та Чехія.

2.2 Чинник транспортної інфраструктури в економічному зростанні країн-членів Європейського Союзу

Розвиток держави безпосередньо залежить від того, наскільки ефективно вона здійснює управління в різних сферах, в тому числі у сфері інфраструктури. Сучасні світові тенденції вимагають постійного удосконалення управління інфраструктурою, зокрема залучення інвестицій. Стан і рівень розвитку транспортної інфраструктури є одними з найбільш значущих факторів соціально-економічного розвитку країн-членів ЄС.

Інфраструктурні інвестиції країн-членів ЄС слугують ефективним інструментом створення сприятливих умов для економічного розвитку, нових робочих місць, особливо на тлі зростання потужностей металургійної та машинобудівної галузі промисловості, розвитку високотехнологічних галузей. Інвестиції в інфраструктуру стимулюють перерозподіл ресурсів і робочої сили із стагнуючих секторів економіки у сектори, спроможні забезпечити тривале і стійке економічне зростання [34].

Інвестиції в транспортну інфраструктуру є ключовим ресурсом прискореного розвитку економіки будь-якої країни. За сучасних умов вони допомагають вийти з економічної кризи, упроваджувати структурні зрушення у народному господарстві, прискорювати науково-технічний прогрес тощо [15, с. 93].

Досвід країн-членів ЄС підтверджує, що розвиток транспортної інфраструктури визначає інтенсивність економічних зв'язків і є однією з найважливіших умов розвитку економіки країни. Зростання економіки держави може бути загальмоване і навіть зупинене інфраструктурними обмеженнями, зумовленими низькою якістю доріг і низькою пропускною спроможністю інфраструктурних об'єктів дорожньої мережі (мостів, тунелів) [20, с. 87].

Інвестиції в транспортну інфраструктуру в межах та поза межами національних кордонів країн-членів ЄС здійснюються з метою поліпшення транспортного забезпечення, що у перспективі вплине на зростання обсягів реального ВВП на одну особу, завдяки зростанню активів інфраструктурного капіталу, виходу транспортних компаній на нові ринки, що збільшує обсяги реалізації та дохідність їх діяльності (рис. 2.11).

Капітальні вкладення в транспортну інфраструктуру країн-членів ЄС є запорукою здійснення розширеного відтворення в країні, причому не тільки з точки зору кількісних показників, а й якісного вдосконалення, оскільки завдяки їм постійно відбувається оновлення основного капіталу діючих підприємств. Також капітальні вкладення сприяють удосконаленню структури суспільного виробництва, підтриманню збалансованості в економіці, створюють необхідну сировинну базу для розвитку всіх галузей національного господарства. На основі всіх перелічених видів діяльності прискорюється науково-технічний розвиток країни, поліпшується якість і розширюється асортимент продукції [17, с. 238].

Одночасно капітальні вкладення сприяють вирішенню завдань соціального розвитку: вони допомагають розв'язувати проблеми безробіття, сприяють розвитку охорони здоров'я, освіти, культури, забезпечують населення необхідним житловим фондом, беруть участь в роботах по охороні навколишнього середовища [17, с. 238].

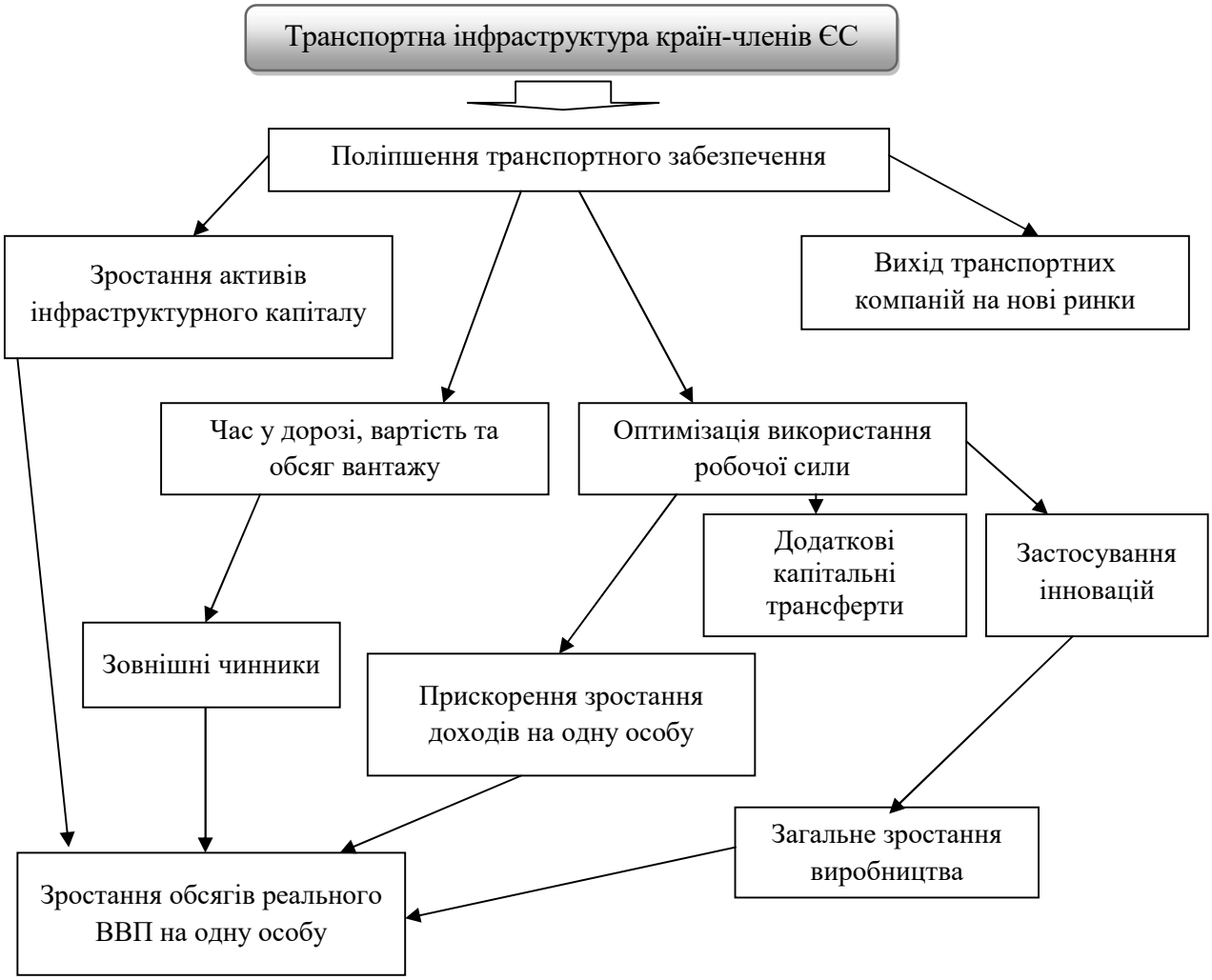


Рис. 2.11. Модель впливу інвестицій у транспортну інфраструктуру на економічне зростання країн-членів ЄС*

* *Власна розробка автора*

Завдання розвитку та інвестиційних вкладень у транспортну інфраструктуру стало одним з пріоритетів економічної політики країн-членів ЄС, оскільки для зростання національних економік потрібні масштабні внутрішні інвестиції, зокрема такі, що дають змогу диверсифікувати національні економіки. На сьогодні для країн-членів ЄС важливими є процеси реалізації інфраструктурних проектів: інвестиції, що спрямовуються у цю сферу, допоможуть підтримати економіку. Особливої уваги потребують реформи, спрямовані на збільшення приватних інвестицій. Крім того, органам влади європейських країн треба сприяти реалізації проектів державно-приватного партнерства[34, с. 35].

Протягом 2000–2014 рр. обсяги інвестицій у розвиток транспортної інфраструктури всіх країн-членів ЄС демонстрували тенденцію до зростання (табл. 2.11).

Таблиця 2.11

Динаміка інвестицій у розвиток транспортної інфраструктури країн-членів ЄСупродовж 2000–2014 рр., млн євро*

Країна	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	Відхи-лення, +/-
Прямі іноземні інвестиції, млн євро	2202936,3	2459744,5	2573235	2664870,7	2648012,4	2603533,9	2697882,7	494946,4
Інвестиції у розвиток транспортної інфраструктури, млн євро	1200871	1204574	1207656	1214588	1227621	1239371	1245719	44848
Інвестиції в економіку % ВВП	21,71	21,82	20,44	20,57	20,09	19,64	19,79	–1,92
Дохід від інвестицій, млн євро	581179	581250	581250	652053	661218	661325	661154	79975
ЄС-27	12008	12045	12076	12145	12276	12393	12457	449
Австрія	195,5	198,8	201,9	221,8	234,5	257,6	269	73,5
Болгарія	45,9	46,2	46,8	48,2	49,3	52,7	54,5	8,6
Велика Британія	1487	1546	1563	1756	1459	1542,5	1557	70
Іспанія	625,8	643	658,7	668	693	724	779,7	153,9
Італія	325	332	342	354	378	398	466,9	141,9
ФРН	1301	1312	1322	1323	1331,7	1335	1335	34
Польща	221,5	223	225	234	236	239	248	26,5
Португалія	102	103,7	105	107	215	219	121,7	19,7
Румунія	79	82	82,7	84	85	83	84	5
Словаччина	57	59	55	59	62,7	62	63,2	6,2
Угорщина	93	95	97,7	99,5	105	110	112	19
Франція	1035	1082	1099	1105	1115	1102,5	1103,4	68,4
Чехія	99	101	103	118	124	135	144,1	45,1

** Складено автором на основі [99; 102–106]*

Однією з важливих передумов оптимізації економічного розвитку країн-членів ЄС є наявність достатньої мережі транспортних шляхів. Якщо виходити з того, що вся економічна політика базується на реалізації конкурентних переваг, то ключовим аспектом структурної перебудови країн-членів ЄС є підтримка тих секторів інфраструктури, які можуть стати рушіями економічного зростання [16].

Будівництво та розширення транспортної інфраструктури, а також комплексна модернізація європейської економіки вимагали суттєвих інвестицій у транспортну мережу. Хоча основною проблемою залишалося фінансування (бюджетні кошти, доступ до іноземних ресурсів, можливість брати плату за проїзд автошляхами, можливість залучати приватний капітал), досвід підтвердив, що поліпшення ситуації з фінансуванням не одразу має наслідком прискорення темпів модернізації інфраструктури, а позитивні зміни відбуваються поступово[15].

Інвестиції в транспортну інфраструктуру країн-членівЄС є капіталомісткими і мають незворотний характер (рис.2.12).

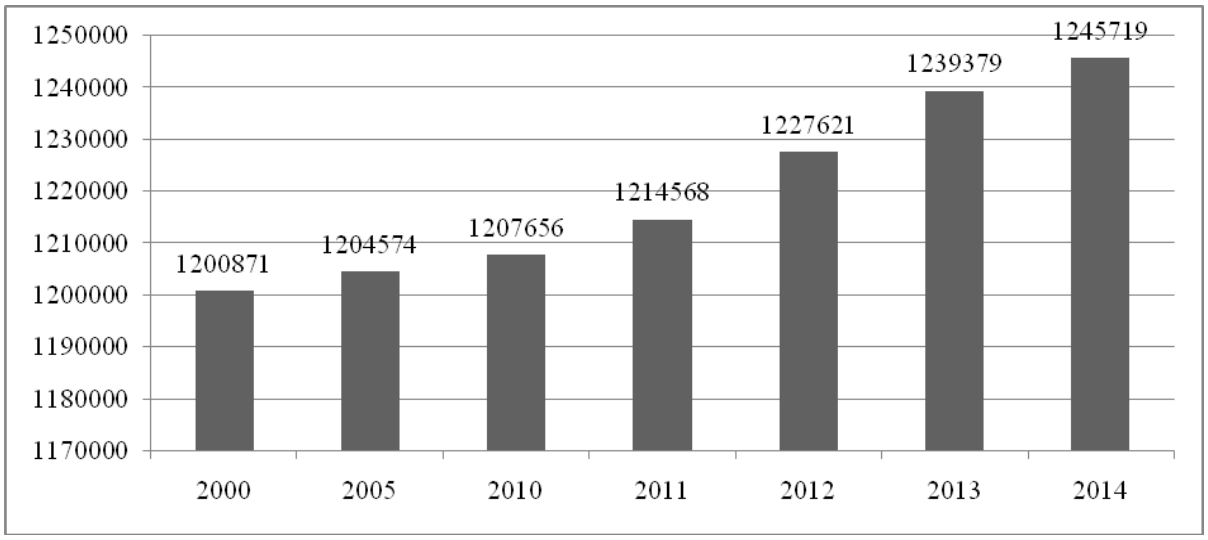


Рис. 2.12.Динаміка інвестицій країн-членівЄС у транспортну інфраструктуру упродовж 2000–2014 рр., млн євро*

Важливим досягненням європейського дорожнього будівництва є автобани, або автомагістралі, тобто дороги, що за своїми експлуатаційними

якостями призначені для швидкісного руху транспортних засобів та не мають однорівневих перетинів в іншими дорогами, залізничними чи трамвайними коліями, пішохідними і велосипедними доріжками [1].

З конструктивної точки зору істотною особливістю автобанів є наявність не менше двох смуг для руху в кожному напрямку, наявність між напрямами руху розділювальної конструкції у формі бар'єра або іншої будівельно-технічної споруди аналогічного призначення, а також наявність у певних місцях широкого узбіччя для зупинки транспортного засобу в разі його несправності чи іншого непередбаченого випадку, виїздів і з'їздів на/з автобану з смугами уповільнення і прискорення [67].

Загалом зростання обсягів вантажних перевезень та інвестицій у дорожньо-транспортну інфраструктуру характерна для усіх країн-членів ЄС. Проте лідерами за інфраструктурними вкладеннями серед країн-членів ЄС є Австрія (269 млн євро), Велика Британія (1557 млн євро), Іспанія (779,7 млн євро), Італія (466,9 млн євро), ФРН (1335 млн євро) та Польща (248 млн євро) (рис. 2.13).

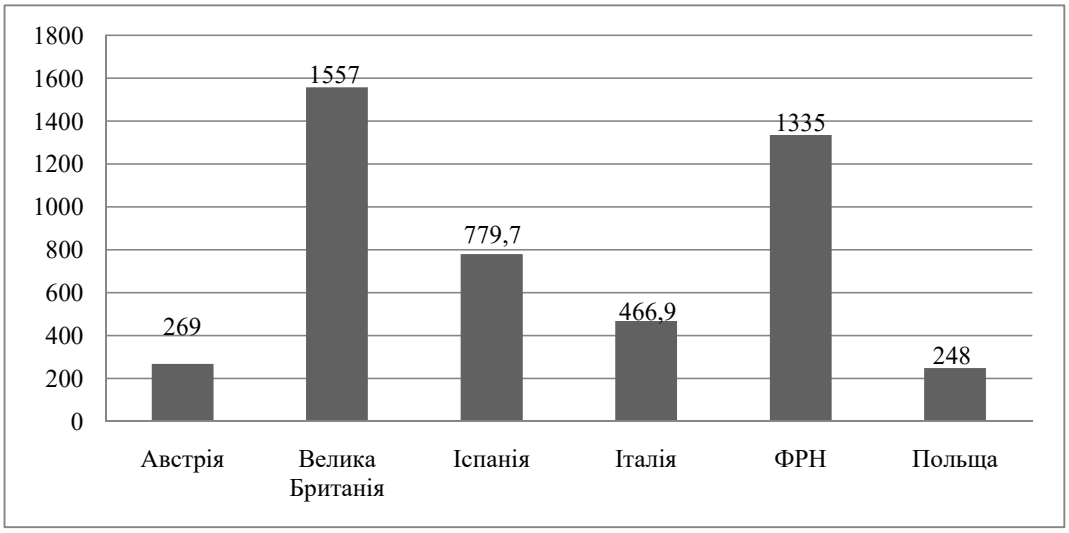


Рис. 2.13.Країни-члени ЄС – лідери за обсягами інвестиційних вкладень у розвиток транспортної інфраструктури*

* *Складено автором на основі [99; 102–106].*

До аутсайдерів за обсягами інвестиційних вкладень у транспортну інфраструктуру належать Словаччина, Румунія, Болгарія.

Загалом стан транспортної інфраструктури є одним з постійних факторів, що позитивно впливає на конкурентоспроможність і стимулює міжрегіональну та внутрішньорегіональну інтеграцію.

У більшості країн-членів ЄС транспортні мережі формувалися у межах виконання довгострокових державних програм, якими були визначені показники розвитку транспортної мережі та відповідні цим показниками обсяги фінансування. ЄС розглядає питання формування транс'європейської дорожньої мережі та відповідної транспортної інфраструктури з урахуванням можливості інтеграції в неї нових країн-членів ЄС. Пріоритетні проекти розвитку транспортної мережі фінансувалися за рахунок держав або за участю держав, в тому числі в межах проектів державно-приватного партнерства [23].

Фінансування інфраструктурних інвестиційних проектів країн-членів ЄС здійснюється переважно на змішаній основі, тобто із залученням як власних коштів транспортних підприємств, так і бюджетних видатків, а також приватних інвестицій. При цьому постає завдання пошуку шляхів залучення довготермінових інвестиційно-фінансових ресурсів, у тому числі на основі використання різних організаційно-економічних форм партнерства держави та приватного бізнесу. Джерелами фінансових ресурсів слугують кошти державного бюджету, кошти місцевих бюджетів, інші джерела (інвестиції, кредитні кошти тощо) [85, с. 67].

У європейській практиці проблема браку фінансово-економічних ресурсів розв'язується за рахунок реалізації таких заходів: виділення додаткових бюджетних асигнувань; запровадження цільових податків для користувачів послуг інфраструктури; залучення позикових коштів під гарантії уряду; залучення позабюджетних інвестицій на основі використовування механізмів державно-приватного партнерства та інших форм інвестування [85, с. 68].

Порівнюючи вартість будівництва 1 км дороги в різних країнах, ми з'ясували, що у Польщі за цінами 2014 р. вартість 1 км 4-ї магістралі з одностороннім рухом становила близько 13 млн євро, тоді як у Чехії – 7 млн євро (табл. 2.12). Вартість 1 км автошляху I категорії у Словаччині становить 12 млн євро., Франції – 12,6 млн євро., ФРН – 13,6 млн євро. [42].

Таблиця 2.12

Вартість будівництва 1 км автомагістралі у Польщі та Чехії*

Країна	Опис дороги	Місцевість	Ціна
Польща	4-та магістраль з одностороннім рухом 90 км протяжністю, 86 споруд 6 розв'язок	Різна	1480000 євро за курсу валют на середину 2006: 4 PLN = €1
	4-та магістраль з одностороннім рухом 62 км протяжністю, 51 споруда 5 розв'язок	Різна Включає в себе модернізацію вже існуючих доріг і великих мостів	13140000 євро за курсу валют на 3/2010: 3,86 PLN = €1
Чехія	4-та магістраль з одностороннім рухом 18 км протяжністю 22 моста	Різна Широкі мости	7630000 євро за курсу валют на 1/2008: 26,5 CZK = €1
	2-га магістраль з одностороннім рухом з під'їзною дорогою 8,225 км протяжністю 11 мостів	Міська	3030000 євро за курсу валют на 1/2008: 26,5 CZK = €1

* *Складено автором на основі [3, с. 2–6].*

У європейських країнах платні магістралі становлять 0,5–3% загальної протяжності автомобільних доріг у країні, зокрема у Хорватії – 3,3%, Сербії – 2,7%; Швейцарії – 2,7%; Італії – 1,8%; Португалії – 1,3%; Словаччині – 1,1%; Франції – 0,9%; Греції – 0,7%. Водночас близько 70% усіх автомагістралей Європи збудовані на умовах концесії і більшість із них

експлуатуються у платному режимі. Вартість за проїзд дорогою в кожній країні відрізняється [13, с. 22].

Середня вартість будівництва 1 км автомагістралі в ФРН становить 27 млн євро. Витрати безпосередньо на будівництво дорожнього полотна становлять 25,3% загальної вартості автомагістралі.

Найдорожчими є дороги у Франції (0,07 євро). У деяких країнах плату беруть за проїхану кількість кілометрів (Угорщина, Польща, Франція та ін.), в інших – просто за проїзд цією дорогою. Оплата також здійснюється по-різному. Найдосконаліша система оплати в Австрії. Там продаються наклейки на скло з поденним трафіком, що зручно для туристів. Але в більшості країн при в'їзді на платну дорогу стоять пункти оплати, на яких здійснюється оплата. Платити можна або готівкою, або пластиковими картками.

У ФРН взагалі немає платних доріг, плата стягується лише з вантажних автомобілів у розмірі 0,15 євро за кілометр.

Попри значні фінансові вкладення протяжність дорігі шляхів у країнах-членах ЄС за аналізований період практично не збільшувалася. Це пояснюється низкою об'єктивних причин, зокрема, такими, як великий тягар на утримання транспортної мережі на одну особу.

За 2000-2015 рр. протяжність автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям зросла на 35,5 тис. км у Франції, на 29,6 тис. км – у Польщі, на 18,2 тис. км – в Італії.

Вартість інвестиційних вкладень в об'єкти автодорожньої інфраструктури будівництво доріг (на 1 км) у розвинених країнах Європи.

Інвестиції в транспортну інфраструктуру країн-членів ЄС є вагомим внеском в економічний розвиток регіонів, міських і сільських населених пунктів Європи. Зменшуючи транспортну складову в кінцевій ціні товару, що переміщується між периферією і центром, вони відіграють важливу роль у вирівнюванні економічних диспропорцій між регіонами, зміцненні їх

конкурентоспроможності, спрощенні доступу до нових ринків, міграції робочої сили, спеціалізації і кооперації, зниженні вартості переміщення вантажів у межах зовнішніх і внутрішніх логістичних систем. А в підсумку усе це сприяє зростанню продуктивності праці, створенню нових конкурентних переваг країн-членів ЄС. Як правило, результат виражається у [85]:

а) у поліпшенні якісних характеристик внаслідок вкладання коштів у будівництво високошвидкісних автомобільних доріг, аеропортів, сучасних залізниць для швидкісних поїздів, у ремонт і підтримання на високому рівні інфраструктури;

б) у просуванні ефективного використання існуючих потужностей;

в) в оптимізації транспортного процесу з використанням інтелектуальних систем. Подібні зміни помітно впливають на загальний рівень надаваних транспортних послуг, що, в кінцевому підсумку, прискорює економічне зростання країни.

Це підтверджується динамікою зростання загального рівня конкурентоспроможності окремих країн-членів ЄС та ЄС-27 загалом (рис. 2.14).

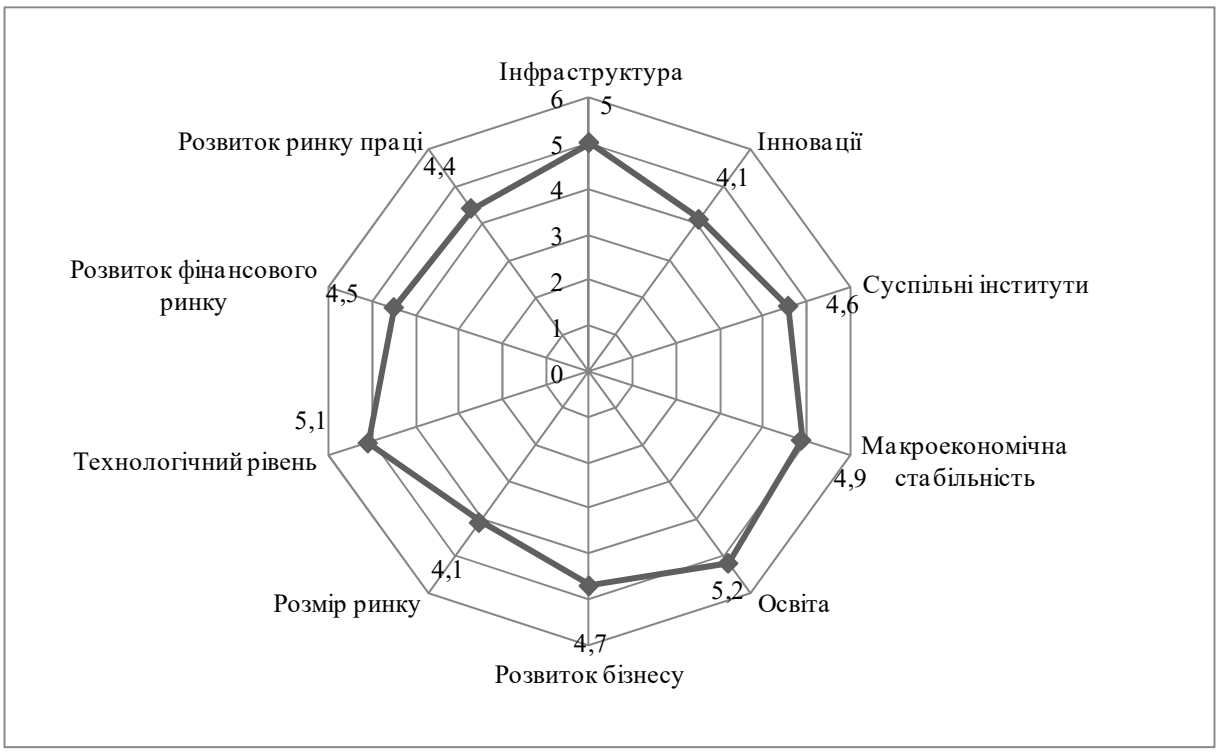


Рис. 2.14. Чинники формування загального рівня конкурентоспроможності країн-членів ЄС-27 у 2014 р.*

** Складено автором на основі [99; 102–106].*

Світовим банком розроблено Індекс ефективності логістики (LPI), що дозволяє провести оцінкута співставлення логістичних систем країн світу. Він обчисляється за шістьма критеріями: ефективність процесу оформлення митних документів; якість торгової і транспортної інфраструктури; простота організації поставок за конкурентоспроможними цінами; компетентність і якість логістичних систем; можливість відстеження і контролю вантажів; своєчасність доправляння вантажів до пункту призначення в межах запланованого або очікуваного терміну. Показник оцінюється за шкалою від 1 до 5, де 5 – найвищий бал. Лідерами за цим показником є ФРН (1-ше місце), Нідерланди (2-ге місце), Швеція (3-тє місце). Україна посідає 84-те місце у цьому рейтингу, а Болгарія – 101-ше місце з найнижчим показником серед країн-членів ЄС (табл. 2.13).

Таблиця 2.13

Рейтинг країн-членів ЄС за Індексом ефективності логістики за 2016 р.

Транспортна інфраструктура				
№ з/п	Країна	Шифр	Значення Індексу	Номер в рейтингу
1	Австрія	AUT	4,08	12
2	Бельгія	BEL	4,05	14
3	Болгарія	BGR	2,35	101
4	Велика Британія	GBR	4,21	5
5	Греція	GRC	3,32	37
6	Данія	DNK	3,75	24
7	Естонія	EST	3,18	44
8	Ірландія	IRL	3,77	22
9	Іспанія	ESP	3,72	25
10	Італія	ITA	3,79	19
11	Кіпр	CYP	3	52
12	Латвія	LVA	3,24	41
13	Литва	LTU	3,57	27
14	Люксембург	LUX	4,24	4
15	Мальта	MLT	2,94	55
16	Нідерланди	NLD	4,29	2
17	ФРН	DEU	4,44	1
18	Польща	POL	3,17	45
19	Португалія	PRT	3,09	49
20	Румунія	ROM	2,88	58
21	Словаччина	SVK	3,24	39
22	Словенія	SVN	3,19	43
23	Угорщина	HUN	3,48	32
24	Україна	UKR	2,49	84
25	Фінляндія	FIN	4,01	16
26	Франція	FRA	4,01	15
27	Хорватія	HRV	2,99	53
28	Чехія	CZE	3,36	35
29	Швеція	SWE	4,27	3

**Складено автором на основі [118]*

На основі емпіричних досліджень щодо моделювання впливу інфраструктури на економічне зростання таких учених, як Д. Аушер,

А. Есташ, М. Фей, Е. М. Гремліх, В. Ромп, Дж. де Хаан, Л. Сервен, П. Р. Агенор, Б. Морено-Додсон, К. Футагамі та Е. Квон, описаних у підрозділі 1.2, ми виокремили такі параметри економічного зростання, на які можуть впливати інвестиції в транспортну інфраструктуру країн-членів ЄС:

– рівень торговельної активності та експорту (експорт у країни світу загалом (x_1), експорт у країни ЄС-27 (x_2), імпорт з країн світу загалом (x_3), імпорт з країн ЄС-27 (x_4));

– обсяги транспортування у мережі (частка обсягу вантажних перевезень у ВВП (x_5), модальна частка вантажного транспорту (x_6), вантажні перевезення залізницею (x_7), вантажні перевезення автомобільним транспортом (x_8), вантажні перевезення водним транспортом (x_9));

– загальний рівень інвестиційної та капітальної активності за країнами ЄС (прямі іноземні інвестиції (x_{10}), інвестиції у відсотках ВВП (x_{11}), дохід від інвестицій (x_{12}), інвестиції в економіку у відсотках ВВП (x_{13}));

– рівень доходів (ВВП на одну особу (x_{14}), чистий національний дохід у відсотках ВВП (x_{15}));

– валовий продукт та інфляційні коливання (індекс споживчих цін (x_{16}), ВВП, у поточних цінах (x_{17});

– інноваційні вкладення в економіку (витрати на інновації(x_{18}));

– темпи промислового зростання (обсяг промислового виробництва (x_{19}), індекс виробництва будівельної галузі (x_{20}), валове нагромадження в промисловості (x_{21}) індекс промислового виробництва (x_{22}));

– соціальний розвиток (рівень безробіття (x_{23}), витрати на оплату праці в місяць (x_{24}));

– екологізацію (частка відновлюваних джерел енергії у валовому кінцевому споживанні енергії (x_{25})).

Кореляційне дослідження впливу інвестиційних вкладень у інфраструктуру та цих чинників проведемо у два етапи: 1) дослідження впливу інвестицій у транспортну інфраструктуру на економічне зростання країн-членів ЄС протягом досліджуваного періоду; 2) дослідження впливу

інвестицій у транспортну інфраструктуру на економічне зростання країн-членів ЄС у 2014 р. в середньому за країнами.

Кореляція здійснюється за допомогою програми STATISTICA, за формулою, що відображає зв'язки між показниками:

$$r_{xy} = \frac{\Sigma d_x + d_y}{\sqrt{\Sigma d^2{}_x + d^2{}_y}} \quad (2.1)$$

При інтерпретації результатів кореляційного аналізу похибка повинна становити p> 0,05. Отже, для дослідження впливу факторів інвестицій в транспортну інфраструктуру на економічне зростання країн-членів ЄС протягом окресленого періоду відтворимо описову матрицю та матрицю кореляцій, що наведені в додатках В і Г (табл. 2.14).

Таблиця 2.14

Матриця вибору найбільш значущих кореляційних факторів впливу інвестицій у транспортну інфраструктуру на економічне зростання країн-членів ЄС протягом досліджуваного періоду*

№ з/п	Показник	Рівняння	Коефіцієнт кореляції
1	2	3	4
1	Експорт у країни світу загалом	Y = -310E2 + 2,8913 * інвестиції у розвиток транспортної інфраструктури	r=0,96
2	Експорт у країни ЄС-27	Y = -9966 + 1,0384 * інвестиції у розвиток транспортної інфраструктури	r=0,96
3	Імпорт з країн світу загалом	Y = -122E2 + 1,3481 * інвестиції у розвиток транспортної інфраструктури	r=0,90
4	Імпорт з країн ЄС-27	Y = -125E2 + 1,2500 * інвестиції у розвиток транспортної інфраструктури	r=0,95
5	Модальна частка вантажного транспорту	Y = -6,488 + ,00197 * інвестиції у розвиток транспортної інфраструктури	r=0,75

Продовження таблиці 2.14

1	2	3	4
6	Вантажні перевезення залізницею	Y = -559E5 + 4649,6 * інвестиції у розвиток транспортної інфраструктури	r=0,90
7	Вантажні перевезення водним транспортом	Y = 4044E2 + 9,9735 * інвестиції у розвиток транспортної інфраструктури	r=0,98
8	Прямі іноземні інвестиції	Y = -367E3 + 243,64 * інвестиції у розвиток транспортної інфраструктури	r=0,75
9	Дохід від інвестицій	Y = -217E4 + 228,60 * інвестиції у розвиток транспортної інфраструктури	r=0,92
10	ВВП	Y = -207E2 + 2,7786 * інвестиції у розвиток транспортної інфраструктури	r=0,97
11	ВВП на одну особу	Y = -349E2 + 4,9911 * інвестиції у розвиток транспортної інфраструктури	r=0,96
12	Індекс споживчих цін	Y = 45,308 +1,00645 * інвестиції у розвиток транспортної інфраструктури	r=0,96
13	Витрати на інновації	Y = -366E5 + 3058,1 * інвестиції у розвиток транспортної інфраструктури	r=0,89
14	Витрати на оплату праці/ місяць	Y = -1675+ 1,30289 * інвестиції у розвиток транспортної інфраструктури	r=0,99
15	Частка відновлюваних джерел енергії у валовому кінцевому споживанні енергії	Y = -240,8 + 1,02081 * інвестиції у розвиток транспортної інфраструктури	r=0,92
16	Валове нагромадження в промисловості	Y = -542E5 + 5106,8 * інвестиції у розвиток транспортної інфраструктури	r=0,78

* *Власна розробка автора*

За даними табл. 2.14 доходимо висновку про щільність зв’язку між інвестиціями в транспортну інфраструктуру та економічним зростанням країн-членів ЄС протягом досліджуваного періоду. Шкала оцінки щільності зв’язку за коефіцієнтом кореляції наведена в табл. 2.15.

Таблиця 2.15

Коефіцієнт кореляції іщільність зв'язку за «Таблицею Чеддока»*

№з/п	Коефіцієнт кореляції *r*	Щільність зв'язку
1	1,00	Зв'язок функціональний
2	0,90–0,99	Дуже сильний
3	0,70–0,89	Сильний
4	0,50–0,69	Значний
5	0,30–0,49	Помірний
6	0,10–0,29	Слабкий
7	0,00	Зв'язку немає

** Складено автором на основі [22].*

На підставі наведених у табл. 2.14 та 2.15 показників визначимо для кожного із досліджуваних коефіцієнтів найбільш значущі фактори (r>= 0,5).

Результати досліджень засвідчують, що удосконалені дороги сприяють швидкому транспортуванню вантажів від виробників до споживачів; від залізничних станцій до виробників, споживачів; більш комфортному та безпечному перевезенню пасажирів. Також технічний стан доріг впливає на торгові (імпортно-експортні) відносини між державами [34].

Зростання обсягів інвестицій у транспортну інфраструктуру (0,90 <r<0,93) впливає на експорт товарів і послуг ЄС у країни світу загалом (r = 0,96), експорт у країни ЄС-27(r = 0,96), імпорт з країн світу загалом(r = 0,90), імпорт з країн ЄС-27(r = 0,95), частку відновлюваних джерел енергії у валовому кінцевому споживанні енергії(r = 0,92), валове нагромадження в промисловості (r = 0,78), що засвідчує взаємозалежність рівня торговельної внутрішньої та зовнішньої активності та інвестування у транспортну галузь.

Капіталовкладення у транспортну інфраструктуру збільшили обсяги внутрішнього і міжнародного вантажообігу. Простежується позитивний вплив інвестицій у транспортну інфраструктуру країн-членів ЄС на модальну часткувантажного транспорту(r = 0,75), на загальну сукупність

вантажних перевезень залізницею(r = 0,90), вантажних перевезень водним транспортом (r = 0,98).

Виявлено залежність між ВВП країн-членів ЄС та обсягами пасажирських і вантажних перевезень, а також капіталовкладеннями у транспортну інфраструктуру: ВВП (r = 0,97), ВВП на одну особу (r = 0,96) та індекс споживчих цін (r = 0,96).

Розвиток інфраструктури також стимулює акумуляцію інших факторів виробництва; може виступати важливим фактором формування сукупного попиту. Великі інфраструктурні проекти, зазвичай, супроводжуються вагомими інвестиціями у будівництво, а пізніше – у ремонт і реконструкцію споруд, підвищуючи попит на продукцію суміжних галузей (металургії, виробництва будівельних матеріалів і конструкцій, хімічної та деревообробної промисловості, сфери послуг) [67, с. 238]. Так, обсяги інвестування у транспортну інфраструктуру країн-членів ЄС позитивно впливають на валове нагромадження в промисловості(r = 0,78) та частку відновлюваних джерел енергії у валовому кінцевому споживанні енергії(r = 0,92).

Також капіталовкладення в інфраструктурні транспортні проекти країн-членів ЄС суттєво впливають на загальний рівень інвестування, зокрема на прямі іноземні інвестиції (r = 0,75) та сумарну дохідність інвестиційних проектів(r = 0,92).

Простежується також позитивний вплив інвестиційних вкладень на соціальний розвиток країн-членів ЄС, зокрема, на зростання доходів населення та витрат на оплату праці(r = 0,99),на зменшення сумарного рівня безробіття (r = -0,95).

Водночас між часткою обсягу вантажних перевезень у ВВП та вантажних перевезень автомобільним транспортом простежується негативна динаміка взаємозв’язку (r = -0,67) та (r = -0,97), що пов’язано зі зменшенням вантажоперевезень автомобільним транспортом.

Крім наведених, інвестиції в транспортну інфраструктуру характеризуються показниками, які мають від’ємні значення: частка обсягу вантажних перевезень у ВВП (r = -0,67); вантажні перевезення

автомобільним транспортом (r = -0,97); інвестиції у відсотках ВВП (r = -0,96) та рівень безробіття (r = -0,95).

З метою узагальнення результатів дослідження методом середньозважених величин визначено скориговані значення рівня впливу факторів на обсяг інвестицій у транспортну інфраструктуру (рис. 2.15). Найбільш суттєво інвестиції у транспортну інфраструктуру країн-членів ЄС упродовж останніх років вплинули на рівень торговельної активності та експорту; обсяги транспортування у мережі; загальний рівень інвестиційної та капітальної активності країн ЄС; рівень доходів населення і валовий продукт та інфляційні коливання.

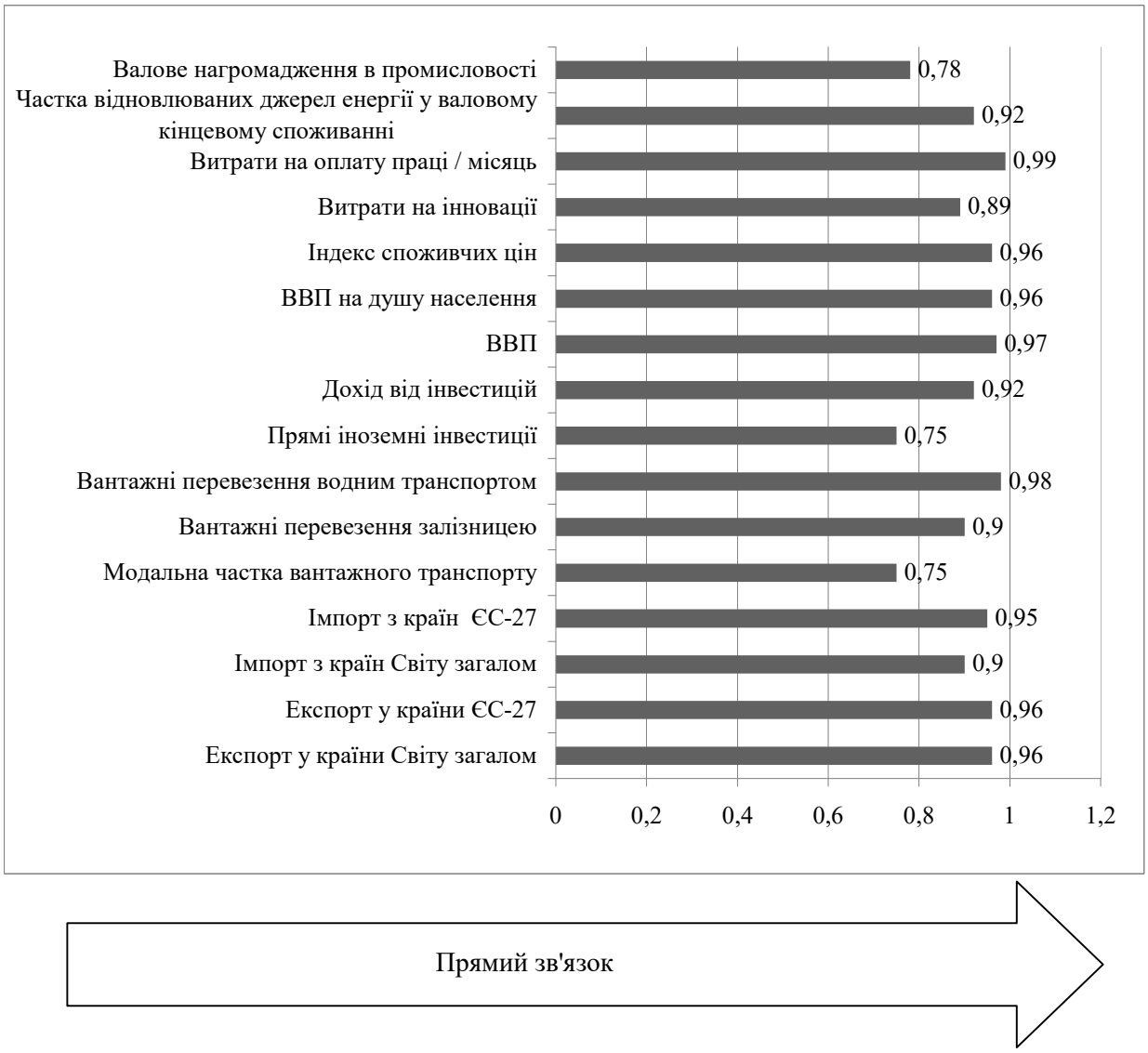


Рис. 2.15. Вплив абсолютних показників інвестицій у транспортну інфраструктуру на економічне зростання країн-членів ЄС протягом досліджуваного періоду *

* *Власна розробка автора на основі додатків В і Г*

Для дослідження впливу факторів впливу інвестицій у транспортну інфраструктуру на економічне зростання окремих країн-членів ЄС у 2014 р. відтворимо описову матрицю та матрицю кореляцій, що наведені в додатках Д та Е (табл. 2.16).

Отже, інвестиції у транспортну інфраструктуру у 2014 р. в середньому за країнами позитивно впливають на динаміку перевезення вантажів залізничним транспортом (r = 0,98), динаміку вантажообігу залізничного транспорту (r = 0,98), прямі іноземні інвестиції (r = 1), ВВП (r = 0,98), дохід від інвестицій (r = 0,99), ВВП, у поточних цінах (r = 0,99), витрати на інновації (r = 92), обсяги промислового виробництва(r = 0,99) та валове нагромадження в промисловості(r = 0,98). Між рівнем інвестицій у транспортну інфраструктуру та іншими чинниками існує пряма залежність, тобто зі збільшенням фактора залежна величина також збільшується і навпаки.

Таблиця 2.16

Матриця вибору найбільш значущих кореляційних факторів впливу інвестицій у транспортну інфраструктуру на економічне зростання країн-членів ЄС 2014 р. в середньому за країнами *

№ з/п	Показник	Рівняння	Коефіцієнт кореляції
1	2	3	4
1	Динаміка перевезення вантажів залізничним транспортом	Y = 36532+ 136,15 * інвестиції у розвиток транспортної інфраструктури	r=0,98
2	Динаміка вантажообігу залізничного транспорту	Y = 1620,5 + 49,325 * інвестиції у розвиток транспортної інфраструктури	r=0,98
3	Прямі іноземні інвестиції	Y = 34,700 + 1000,0 * інвестиції у розвиток транспортної інфраструктури	r=1
4	ВВП	Y = 503,84 + 1,1019 * інвестиції у розвиток транспортної інфраструктури	r=0,98
5	Дохід від інвестицій	Y = -111E2 + 53,418 * інвестиції у розвиток транспортної інфраструктури	r=0,99

Продовження таблиці 2.16

1	2	3	4
6	ВВП, у поточних цінах	Y = -42,17 + 2,3918 * інвестиції у розвиток транспортної інфраструктури	r=0,99
7	Витрати на інновації	Y = 8958,1 + 98,541 * інвестиції у розвиток транспортної інфраструктури	r=0,92
8	Обсяг промислового виробництва	Y = -161E2 + 1381,9 * інвестиції у розвиток транспортної інфраструктури	r=0,99
9	Валове нагромадження в промисловості	Y = -338E3 + 746,57 * інвестиції у розвиток транспортної інфраструктури	r=0,98
10	Динаміка перевезення вантажів залізничним транспортом	Y = 36526+ 13615 * прямі іноземні інвестиції	r=0,98
11	Динаміка вантажообігу залізничного транспорту	Y = 1618,5 + ,04932 * прямі іноземні інвестиції	r=0,98
12	ВВП	Y = 503,81 + ,00110 * прямі іноземні інвестиції	r=0,98
13	Дохід від інвестицій	Y = -111E2 + ,05342 * прямі іноземні інвестиції	r=0,99
14	Інвестиції у розвиток транспортної інфраструктури	Y = -0,0347 + 1,10E–2 * прямі іноземніінвестиції	r=1
15	ВВП, в поточних цінах	Y = -42,25 + 0,00239 * прямі іноземні інвестиції	r=0,99
16	Витрати на інновації	Y = 8954,4 +0,09854 * прямі іноземні інвестиції	r=0,92

** Власна розробка автора*

Також на обсяг прямих іноземних інвестицій у 2014 р. в середньому за країнами дуже сильно (0,90 <r<0,93) впливали динаміка перевезення вантажів залізничним транспортом (r = 0,98), динаміка вантажообігу залізничного транспорту (r = 0,98), ВВП (r = 0,98), дохід від інвестицій (r = 0,99), інвестиції у розвиток транспортної інфраструктури (r = 1), ВВП, у поточних цінах (r = 0,99) та витрати на інновації (r = 0,92).

Унаслідок удосконалення транспортної інфраструктури можна очікувати скорочення частки транспортних витрат у кінцевій ціні товару, якщо в результаті будівництва нових транспортних шляхів відчутно

скоротиться відстань перевезень; зросте економія коштів підприємств; поліпшиться якість транспортної інфраструктури (рис. 2.16).

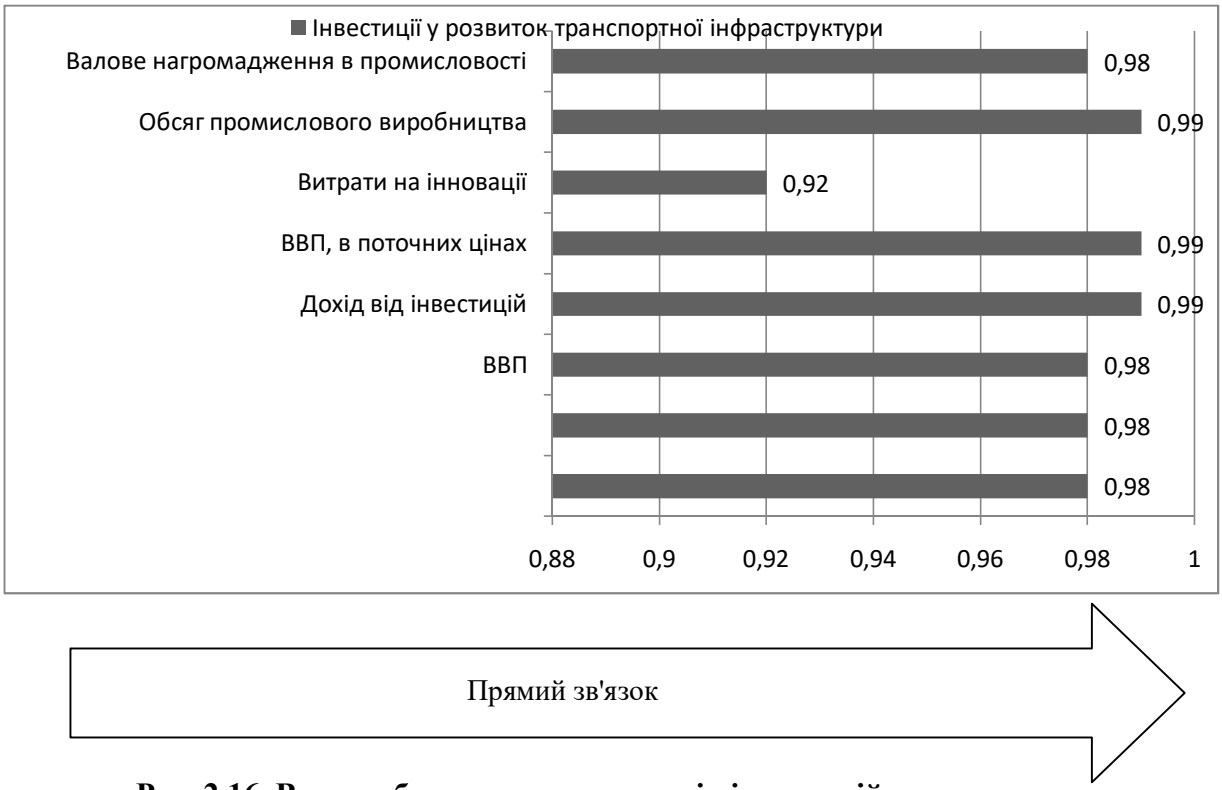


Рис. 2.16. Вплив абсолютних показників інвестицій у транспортну інфраструктуру на економічне зростання країн-членів ЄСу 2014 р. в середньому за країнами*

** Власна розробка на основі додатків Д та Е*

Це, своєю чергою, дозволяє активно використовувати сучасні технології у логістиці; розвивати транспортну інфраструктуру і впливати на ефективне розміщення продуктивних сил, потужностей виробничих підприємств, ефективно використовувати природні ресурси та розширяти ринки збуту продукції (робіт, послуг). Підтвердженням цього є виявлена пряма залежність між капітальними вкладеннями у розвиток транспортної інфраструктури, оплатою праці і зменшенням безробіття.

Отже, за результатами аналізу простежується позитивна динаміка впливу інвестицій у транспортну інфраструктуру та перевезень вантажів залізничним транспортом, вантажообігу залізничного транспорту, прямих іноземних інвестицій, ВВП, доходу від інвестиційної діяльності, витрат на інновації тощо.

Лідерами за залежністю інвестицій у розвиток транспортної інфраструктури та загальними прямими іноземними інвестиціями є такі країни: Франція (r = 0,99), Велика Британія (r = 0,98), ФРН (r = 0,98) і Португалія (r = 0,97), а серед країн з меншою залежністю – Угорщина (r = 0,95), Словаччина (r = 0,94), Австрія (r = 0,95) та Болгарія (r = 0,95) (рис. 2.17).

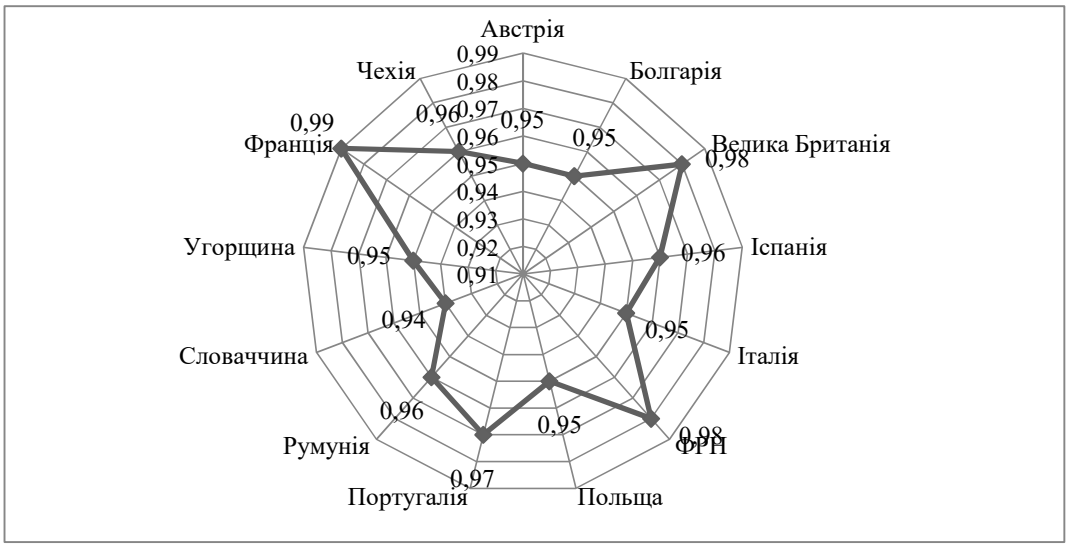


Рис. 2.17. Структура залежності між інвестиціями у розвиток транспортної інфраструктури і прямими іноземними інвестиціями країн-членів ЄС*

* *Власна розробка автора на основі додатків Д та Е*

Серед лідерів за залежністю між інвестиціями у розвиток транспортної інфраструктури і загальним рівнем ВВП у фактичних цінах: Польща (r = 0,97), Франція (r = 0,98), Велика Британія (r = 0,97) та ФРН (r = 0,97), а серед країн з меншим зв’язком – Румунія (r = 0,93), Угорщина (r = 0,94), Словаччина (r = 0,94), та Португалія (r = 0,94) (рис. 2.18).

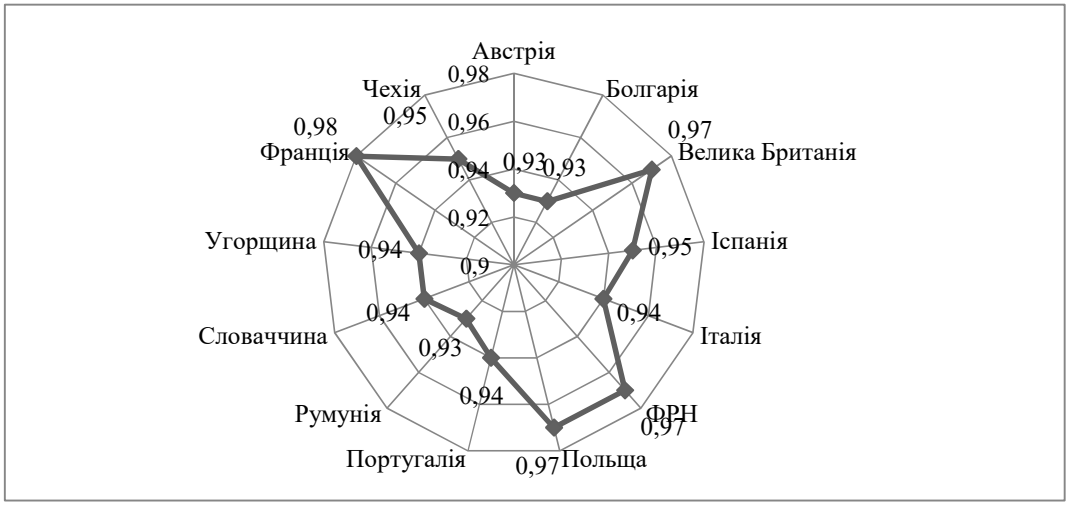


Рис. 2.18. Структура залежності між інвестиціями у розвиток транспортної інфраструктури та ВВП країн-членів ЄС*

* *Власна розробка на основі додатків Д та Е*

Серед лідерів за залежністю між інвестиціями у розвиток транспортної інфраструктури і витратами на інновації традиційно такі країни: Франція (r = 0,93), Велика Британія (r = 0,93) та ФРН (r = 0,93), а серед країн з меншою залежністю – Румунія (r = 0,91), Угорщина (r = 0,90), Словаччина (r = 0,90) та Португалія (r = 0,91) (рис. 2.19).

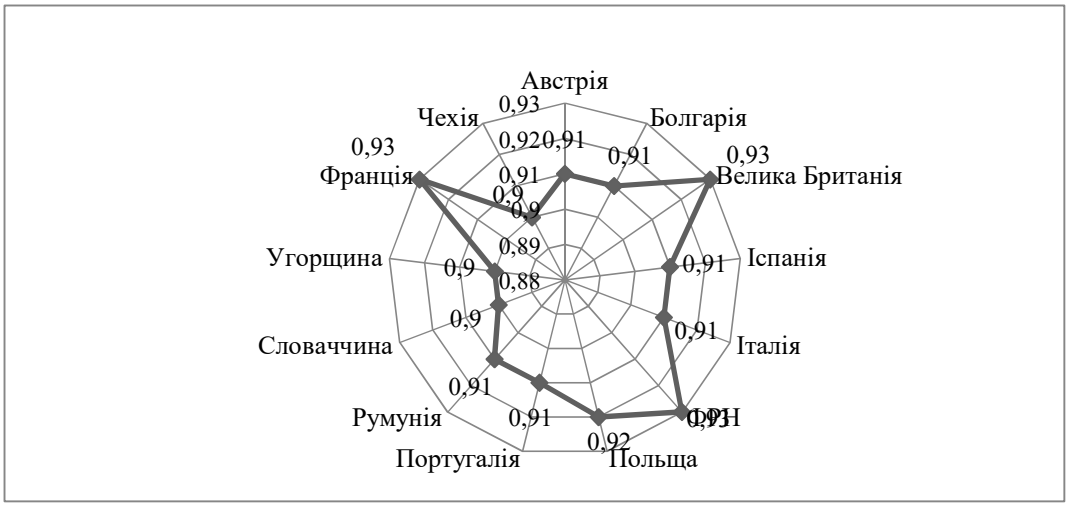


Рис. 2.19. Структура залежності між інвестиціямиу розвиток транспортної інфраструктури і витратами на інновації країн-членів ЄС*

* *Власна розробка на основі додатків Д та Е*

Для оцінювання ступеня впливу на ВВП окремих економічних чинників, у тому числі інвестицій у транспортну інфраструктуру, здійснимо багатофакторний кореляційно-регресійний аналіз, де факторами виступатимуть такі показники: ВВП країн-членів ЄС, млрд євро (Y); інвестиції у транспортну інфраструктуру, млн євро (X_1); експорт у країни ЄС-27 (X_2); індекс промислового виробництва (X_3); інфляційні коливання (X_4); інноваційні вкладення в економіку (витрати на інновації (X_5)(див. додаток Е):

$$Y = -11478{,}56 + 0{,}43X_1 + 0{,}59X_2 + 326{,}85X_3 – 497{,}47X_4 – 0{,}0673X_5 \qquad (2.2)$$

Наведемо нижче формулу розрахунку часткових коефіцієнтів еластичності, яка дозволяє збільшити можливості змістовного аналізу моделей регресії:

$$Ei = bi \frac{\overline{x}\, i}{\overline{y}}. \qquad (2.3)$$

Наведений коефіцієнт дозволяє розрахувати відсоткове відхилення (у середньому) ознаки – результату в наслідок збільшення xi (ознаки – фактора) на 1 % від свого середнього значення при незмінному значенні інших факторів моделі:

$$E1 = 0.43 \frac{122000}{12705.29} = 4.09. \qquad (2.4)$$

Частковий коефіцієнт еластичності |E1| > 1. Отже, він істотно впливає на результативну ознаку *Y*

$$E2 = 0.59 \frac{2237}{12705.29} = 0.1. \qquad (2.5)$$

Частковий коефіцієнт еластичності |E2| < 1. Отже, його вплив на результативну ознаку *Y* незначний.

$$E3 = 326.85 \frac{101.56}{12705.29} = 2.61 \qquad (2.6)$$

Частковий коефіцієнт еластичності |E3| > 1. Отже, він істотно впливає на результативну ознаку.

$$E4 = -497.47 \frac{124.71}{12705.29} = -4.88 \quad (2.7)$$

Частковий коефіцієнт еластичності |E4| > 1. Отже, він істотно впливає на результативну ознаку *4*.

$$E5 = -0.0673 \frac{1107448.57}{12705.29} = -5.86 \quad (2.8)$$

Частковий коефіцієнт еластичності |E5| > 1. Отже, він істотно впливає на результативну ознаку *Y*.

На підставі результатів дослідженнядоходимо висновку про істотність впливу інноваційних вкладень, інфляційних коливань та інвестицій у транспортну інфраструктуру на загальний рівень ВВП країн-членів ЄС, порівняно із іншими чинниками в моделі.

Отже, механізм впливу інвестицій на розвиток транспортної інфраструктури країн-членів ЄС, складається із стимулятивного позитивного впливуінвестиційу транспортну інфраструктуру країн ЄС на поліпшення умов для вантажних робіт і для ринку послуг: нижчі ціни, економію часу, більшу гнучкість ринку. Як наслідок зростають доступність і місткість ринків (вигоди від торгівлі), які, своєю чергою, впливають на ефект масштабу: зростання та інновації. У підсумку зростають кількість на ринку праці, обсяги експорту та імпорту, а також розширюється виробництво. Отже, результатом застосування цієї моделі є зростання всіх факторів виробництва та економічне зростання (рис. 2.20).

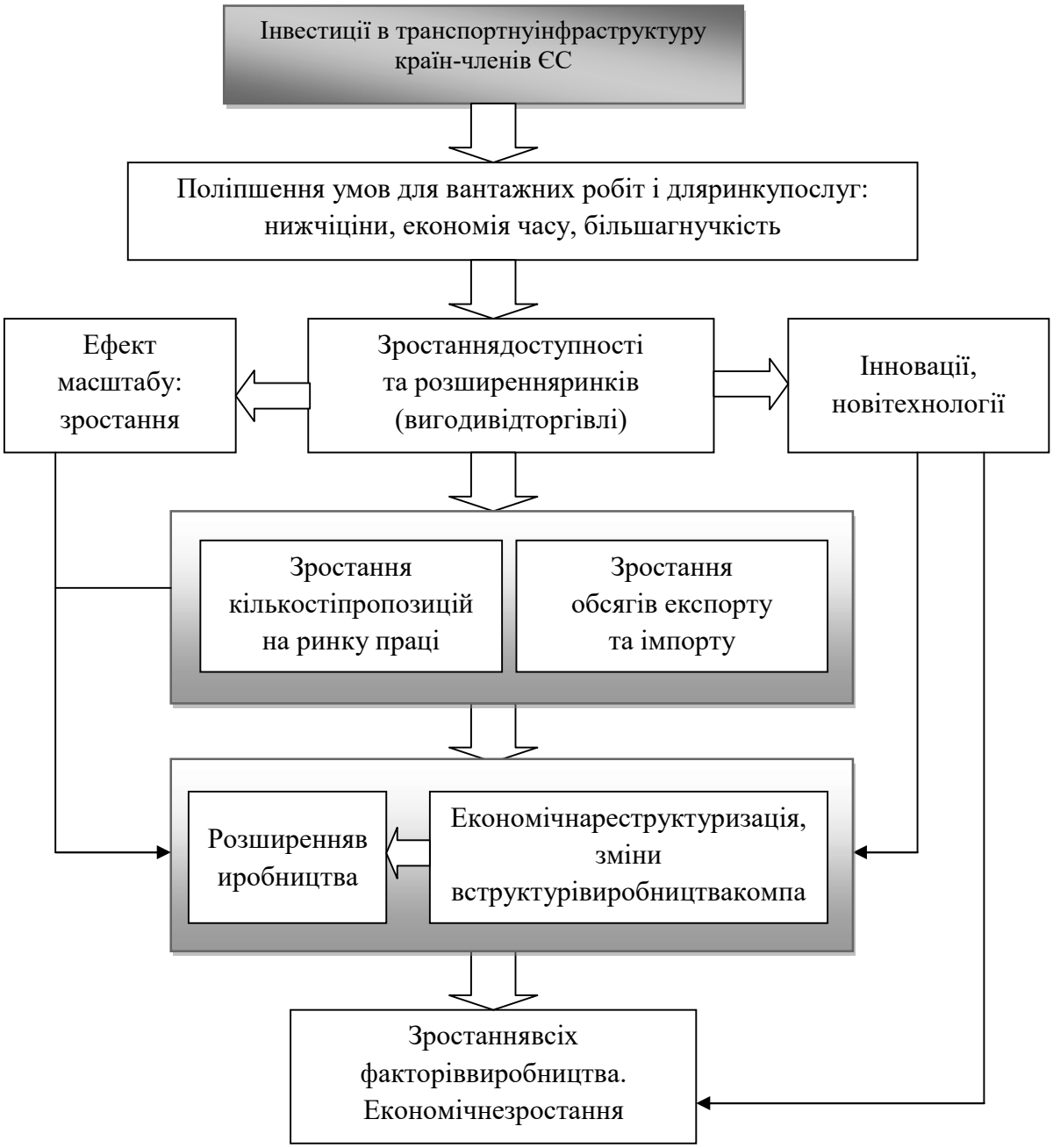


Рис. 2.20. Модель впливу інвестицій
на розвиток транспортної інфраструктури країн-членів ЄС*

** Власна розробка автора*

На підставі результатів дослідження чинників впливу інвестицій у транспортну інфраструктуру на економічне зростання країн-членів ЄС доходимо висновку, що інвестиціїу транспортну інфраструктуру перебувають у прямій залежності з експортом у країни світу загалом, експортом у країни ЄС-27, імпортом з країн світу загалом, імпортом з країн ЄС-27, модальною часткою вантажного транспорту, вантажними

перевезеннями залізницею, вантажними перевезеннями водним транспортом, прямими іноземними інвестиціями, доходом від інвестицій, ВВП, ВВП на одну особу, індексом споживчих цін, витратами на інновації та витратами на оплату праці за місяць одного працівника, і в оберненій залежності з часткою обсягу вантажних перевезень у ВВП, обсягами вантажних перевезеннях автомобільним транспортом, інвестиціями у відсотках ВВП та рівнем безробіття. Відповідно, зі зростанням динаміки перевезення вантажів залізничним транспортом, динаміки вантажообігу залізничного транспорту, прямих іноземних інвестицій, ВВП, доходу від інвестицій, ВВП, в поточних цінах і витратах на інновації зростатимуть обсяги інвестицій у розвиток транспортної інфраструктури та прямих іноземних інвестицій загалом.

2.3. Підвищення ефективності автомобільних вантажних перевезень між країнами-членами Європейського Союзу та третіми країнами

Автомобільні вантажні перевезення як один з ключових чинників сучасної європейської економіки мають бути здатні стабільно задовольняти економічні, соціальні та екологічні інтереси суспільства. Забезпечити сталий розвиток транспортної системи покликані СТП та відповідний правовий масив, розроблений ЄС для її реалізації [83, с. 7].

ЄС є головним політичним та економічним партнером країн, що розташовані у сусідніх із ним регіонах. Підвищення якості, безпеки і екологічності транспортного сполучення у третіх країнах дозволяє їм ефективно розвивати власну політичну та економічну систему.

СТП щодо вантажних автоперевезень у країнах ЄС передбачає близько 60 особливих заходів. Ці заходи, у сукупності,являють собою програму дій, яка містить пропозиції щодо удосконалення функціонування автранспорту на основі таких принципів [84]:

1) поліпшення якості роботи автомобільного транспорту. У країнах ЄС зроблено законодавчі кроки щодо зміни окремих положень контрактів з метою захисту інтересів перевізників і більш суворого дотримання правил добросовісної конкуренції. Передбачено встановлення жорсткого контролю

над зростанням обсягів автомобільних перевезень і сприяння зростанню вантажопотоків залізничного і водного транспорту як більш екологічно чистих. Причому до 2050 р. далекі автовантажоперевезення повинні скоротитися на 50% [29]. Як наслідок структура вантажоперевезень територією ЄС буде змінюватися, і всім учасникам перевізного процесу доведеться враховувати ці зміни;

2) розвиток інтермодальних перевезень на стику міжнародних комунікаційних каналів. Пріоритетними завданнями вважається технічна гармонізація та застосування прогресивних перевізних технологій;

3) провадження єдиної тарифної політики. В ЄС існує покраїнна специфіка отримання плати за проїзд;

4) гостра конкуренція на ринку автомобільних перевезень ЄС. Економічна криза 2008 р. й уповільнення розвитку європейської економіки найбільше відбилися саме на обсягах автомобільних перевезень, які за період з 2008 до 2012 рр. скоротилися на 12,1 %. Отже, заходи, до яких вдається ЄС з метою скорочення обсягу автомобільних перевезень, спричиняють загострення конкуренції в цьому секторі ринку, що, своєю чергою, значно ускладнює доступ на ринок автомобільних перевезень українських компаній [37, с. 142].

У структурі торгівлі та вантажних автоперевезень країн ЄС у 2014 р. найбільшими є частки ФРН (імпорт 18,7%, експорт 28,0%), Великої Британії (імпорт 14,5%, експорт 11,6%) та Франції (імпорт 9,6%, експорт 10,2%). У 2013 р. ЄС-27 перерахували надлишки для товарів, що продаються в країни-члени, на суму 54,6 млрд євро: це був перший профіцит ЄС–28 з 2002 р. (табл. 2.17.).

Таблиця 2.17

Структура торгівлі та обсягів вантажних перевезень країн ЄС у 2014 р.*

Країна	Імпорт		Експорт	
	млн євро	%	млн євро	%
ЄС-27	1684938	100,0	1702973	100,0
Австрія	31755	1,9	40398	2,4
Болгарія	10061	0,6	8273	0,5
Велика Британія	244335	14,5	198223	11,6
Іспанія	115398	6,8	88503	5,2
Італія	152219	9,0	180275	10,6
ФРН	315051	18,7	477497	28,0
Польща	51215	3,0	37406	2,2
Португалія	14875	0,9	14017	0,8
Румунія	14431	0,9	15185	0,9
Словаччина	14,820	0,9	10173	0,4
Угорщина	19602	1,2	16655	1,0
Франція	161741	9,6	174287	10,2
Чехія	26263	1,6	23422	1,4

* *Складено автором на основі [85].*

За обсягом перевезень автомобільним транспортом у першу шістку країн ЄС входять ФРН, Польща, Іспанія, Франція, Італія і Велика Британія. У країнах ЄС, зокрема в ФРН, та в країнах Бенілюксу (Бельгія, Нідерланди, Люксембург) для постійних завантажень проводяться тендери. Суттєву роль у всіх типах вантажоперевезень відіграють такі всесвітньо відомі транспортно-експедиційні компанії, як Raben, Deutsche Bahn, LKW Walter, DPD, UPS та DHL [119]. Упродовж 2000–2014 рр. обсяги експорту та імпорту зросли майже у всіх країнах-членах ЄС, окрім Румунії, де обсяг імпорту протягом 2000–2014 рр. зменшився на 1% (табл. 2.18).

Таблиця 2.18

Частки міжнародної торгівлі товарамиу ВВП країн-членів ЄС у 2000–2014 рр., %*

Країна	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	Відхи-лення, +/-
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Експорт								
ЄС-27	32,7	35,4	38,5	41,4	42,6	42,9	43,0	10,3
Австрія	44,6	48,6	51,0	53,7	53,8	53,2	53,2	8,6
Болгарія	34,5	42,6	53,7	62,3	63,4	67,0	65,1	30,6
Велика Британія	24,6	25,7	28,6	30,7	30,1	30,0	28,4	3,8
Іспанія	25,4	24,7	25,5	28,9	30,6	32,0	32,5	7,1
Італія	23,4	24,6	25,2	27,0	28,6	28,9	29,6	6,2
ФРН	32,6	37,7	42,3	44,8	46,0	45,5	45,7	13,1
Польща	33,4	34,9	40,0	42,5	44,4	46,3	47,4	14
Португалія	26,8	27,3	29,9	34,3	37,7	39,5	40,0	13,2
Румунія	34,5	35,6	32,3	36,8	37,5	39,7	41,1	6,6
Словаччина	62,2	68,7	76,6	85,3	91,8	93,8	91,9	29,7
Угорщина	56,4	62,8	82,3	87,2	86,8	88,0	89,3	32,9
Франція	25,6	26,4	26,0	27,8	28,5	28,5	28,7	3,1
Чехія	47,1	62,3	66,2	71,6	76,6	77,3	83,8	36,7
Імпорт								
ЄС-27	31,5	34,6	37,6	40,3	40,6	40,2	40,2	8,7
Австрія	41,9	45,5	47,7	51,2	51,2	50,2	49,5	7,6
Болгарія	44,7	57,3	56,5	61,4	66,2	67,6	66,0	21,3
Велика Британія	27,2	28,4	31,3	32,3	32,2	32,0	30,3	3,1
Іспанія	27,7	29,7	26,8	29,2	29,1	28,7	30,1	2,4

Продовження таблиці 2.18

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Італія	22,9	24,8	27,1	28,6	27,6	26,5	26,5	3,6
ФРН	28,9	32,7	37,1	39,9	39,9	39,5	39,0	10,1
Польща	36,0	35,9	42,1	44,5	44,9	44,4	46,2	10,2
Португалія	33,7	35,8	37,4	38,6	38,2	38,5	39,7	6
Румунія	42,0	43,0	38,4	42,4	42,4	40,5	41,0	–1
Словаччина	64,1	76,9	78,0	86,2	88,1	89,6	88,2	24,1
Угорщина	60,4	65,1	77,0	81,1	80,1	80,7	82,0	21,6
Франція	24,5	26,8	27,9	30,4	30,7	30,4	30,5	6
Чехія	48,3	60,0	63,1	67,7	71,7	71,5	77,1	28,8

** Складено автором на основі [107; 115].*

Порівняння показників експорту та імпорту товарів за 2003–2014рр.свідчить про зростання рівня міжнародної торгівлі в ЄС і країнах Східної Європи. Найбільш помітне зростання вантажних автоперевезень (у відсотковому вираженні) зареєстроване в Азербайджані, де вартість експорту протягом аналізованого періоду збільшилася майже в сім разів. Більш детальний аналіз показує, що експорт з Азербайджану зріс з 2,3 млрд євро в 2003 р. до 5,1 млрд євро в 2007 р., і до 32,5 млрд євро в 2008 р. Значне збільшення в 2008 р. може бути пов’язане з відкриттям нафтопроводу «Баку–Тбілісі–Джейхан», який з’єднав Каспійське море з Середземним морем у поєднанні зі змінами цін на сиру нафту.

Серед країн Східної Європи за експортом продукції та вантажними автоперевезеннями з ЄС у 2014 р. лідирують Україна (12 621 млн євро), Азербайджан (8 669 млн євро) та Білорусь (7 828 млн євро), а за імпортом – Україна (20 365 млн євро) та Білорусь (7885 млн євро). Торговий баланс країн ЄС з третіми країнами, не членами ЄС у 2003–2014 рр.наведено у табл. 2.19.

Таблиця 2.19

Торговий баланс країн ЄС з третіми країнами, не членами ЄС, у 2000–2014 рр., млн євро*

Країна	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	Відхи-лення, +/-
Експорт								
Вірменія	233	391	385	389	387	385	383	150
Азербайджан	1611	18712	15147	13937	12798	8985	8669	7058
Білорусь	3215	9691	9714	8245	7147	7925	7828	4613
Грузія	73	227	235	249	356	408	458	385
Молдова	272	558	617	639	725	854	856	584
Україна	7711	12419	12495	12522	12596	12617	12621	4910
Імпорт								
Вірменія	377	829	818	815	807	795	782	405
Азербайджан	777	1402	2567	2596	2797	2815	2842	2065
Білорусь	2247	5824	6214	6584	6712	7364	7885	5638
Грузія	387	1133	1245	1341	1481	1693	1710	1323
Молдова	563	1433	1547	1632	1725	1799	1861	1298
Україна	6970	19659	19745	19833	19967	20156	20365	13395
Торговий баланс з ЄС-27								
Вірменія	-144	-437	-421	-419	-413	-402	-399	-255
Азербайджан	834	17310	6482	7245	6254	5991	5827	4993
Білорусь	968	3868	-1025	968	-1025	3868	-57	-1025
Грузія	-314	-906	-938	-314	-938	-906	-1252	-938
Молдова	-291	-875	-714	-291	-714	-875	-1005	-714
Україна	741	-7240	-8485	741	-8485	-240	-7744	-8485

* *Складено автором на основі [136].*

Частки міжнародної торгівлі товарамиу ВВП країн ЄС з третіми країнами у 2003–2014 рр.наведені у табл. 2.20.

Таблиця 2.20

Частки міжнародної торгівлі товарамиу ВВП країн ЄС з третіми країнами, не членами ЄС у 2000–2014 рр. *

Країна	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	Відхи-лення, +/-
Експорт								
Вірменія	23,9	19,2	12,2	7,9	13,0	14,1	14,1	-9,8
Азербайджан	35,6	33,0	18,3	33,2	40,2	32,3	32,3	-3,3
Білорусь	55,7	52,9	53,5	43,2	64,4	51,8	51,8	-3,9
Грузія	11,6	13,5	12,1	10,5	15,2	18,0	18,0	6,4
Молдова	39,8	36,6	30,4	23,6	31,6	30,5	30,5	-9,3
Україна	45,9	39,8	34,5	33,9	41,9	34,8	34,8	-11,1
Імпорт								
Вірменія	44,0	34,6	33,1	36,8	40,5	40,8	40,8	-3,2
Азербайджан	36,1	31,9	17,3	13,8	14,8	14,6	14,6	-21,5
Білорусь	64,7	55,3	63,3	57,9	71,2	59,9	59,9	-4,8
Грузія	28,6	38,9	51,2	40,6	48,9	48,8	48,8	20,2
Молдова	70,7	76,9	83,6	60,3	74,0	69,0	69,0	-1,7
Україна	45,9	42,0	42,4	38,7	50,6	34,8	34,8	-11,1

* *Складено автором на основі [119].*

Зазначимо, що у 2014 р. стрімко зменшилося від'ємне сальдо України – з 9,2 млрд євро у 2013 р. до 3,2 млрд євро у 2014 р. Таке зменшення пов'язане з різким падінням гривні та зменшенням купівельної спроможності українців. Водночас протягом останніх 10 років Україна імпортувалаз ЄС в середньому щорічно на 7 млрд євро більше, ніж експортувала до нього [37, с. 144].

Безумовними лідерами у експорті в Україну протягом 2000–2013 рр. були Велика Британія (експорт зріс з 288,11 тис. євро у 2000 р. до 620,5 тис. євро – у 2014 р., а в імпорті – з 138,2 тис. євро у 2000 р. до 663,5 тис. євро – у 2014 р.); ФРН (експорт зріс з 132,4 тис. євро у 2000 р. до 632,4 тис євро – у 2014 р., а імпорт – з 135,2 тис. євро у 2000 р. до 555,8 тис. євро – у 2014 р.) та

Австрія (експорт зріс з 79,6 тис. євро у 2000 р. до 186,1 тис. євро – у 2014 р., а імпорт – з 64,5 тис. євро у 2000 р. до 139,1 тис. євро – у 2014 р.) (табл. 2.21).

Таблиця 2.21

Міжнародна торгівля товарами України з країнами-членами ЄС у 2000–2014 рр., тис. євро*

Країна	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	Відхи-лення, +/-
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Експорт								
Австрія	79,6	89,2	171,8	188	184,7	207,3	186,1	106,5
Болгарія	24,5	30,4	28,3	35,6	35,6	44,18	36,9	12,4
Велика Британія	288,1	282,2	524,3	665,4	698	737,2	620,5	332,1
Іспанія	16,6	18,9	28,4	80,65	64,1	36,94	34,87	18,2
Італія	44,5	69,65	119,6	114,5	129,5	140,3	136,1	91,55
ФРН	132,4	174,6	316,96	391,4	436	650	632,4	500
Польща	39,4	58,5	87,42	126,5	133,3	206,4	190,6	151,2
Португалія	11,3	9,96	10,24	9,3	11	8,2	6,58	–4,7
Румунія	9,02	7,52	20,3	26,5	28,7	50	47,56	38,54
Словаччина	83,75	46,24	47,56	46,4	36	47,3	38,9	–44,8
Угорщина	197,6	120,5	210,5	79,14	72,5	172,5	92,9	–104,7
Франція	41,8	53,95	116,2	106,2	131,8	131,2	120,2	78,4
Чехія	12,4	19,92	40,5	47,56	52,8	72,56	72,4	60
Імпорт								
Австрія	64,5	120	135,4	220	196,7	196,3	139,1	74,3
Болгарія	6,1	9,8	16,5	19,2	19	17,4	20,5	14,4
Велика Британія	138,2	255,0	562,9	608,9	662,9	998,8	663,5	525,3
Іспанія	7,3	15,4	16,26	30,5	27,6	31,4	25,6	18,23

Продовження таблиці 2.21

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Італія	18,2	18,33	33,08	56,3	41,64	54,8	43,24	25,0
ФРН	135,2	161,0	332,2	410,0	494,3	588,2	555,8	420,65
Польща	61,47	72,4	132,73	134,3	165,3	158,8	139,5	78,02
Португалія	3,57	2,26	50,95	39,14	38,9	19,46	10,9	7,3
Румунія	3,3	3,76	10,5	12,2	9,59	10,9	17,4	14,1
Словаччина	17,5	16,5	17,1	31,6	25,94	29,04	43,24	26,03
Угорщина	36,94	46,81	49,16	94,94	101,5	82,7	61,47	24,53
Франція	19,17	50,0	216,4	161,6	142,6	151,3	112,4	93,24
Чехія	18,7	16,54	36,3	55,8	49,25	54,99	43,05	24,34

* *Складено автором на основі [29].*

Конкуренцію українським товарам на ринках Євросоюзу складають товари з країн, які мають певні митні та податкові преференції: товари з країн, що мають зону вільної торгівлі або входять до митного союзу з Європейським Союзом (Мексика, Південна Африка, Туреччина та інші країни); товари з країн, які входять до Європейської асоціації вільної торгівлі; товари з країн, що підписали договори про асоціацію з ЄС (Балканські країни та інші країни – партнери). Конкурентоспроможність української продукції на ринках Євросоюзу у порівнянні з продукцією зазначених вище країн залежить від виключень в рамках відповідних торгівельних угод, мова йде, в першу чергу, про продукцію сільського господарства [76, с. 74].

На нашу думку, такий товарообіг між країнами ЄС, Україною та іншими країнами, що не є членами ЄС є досить вагомим чинником, що впливає не тільки на економічне зростання та наближує її до Європейського співтовариства, а й впливає на розвиток інфраструктури та адаптацію українського законодавства до норм Євросоюзу.

Основними товарами, які Україна експортує до ЄС, є продукція агропромислового комплексу: зернові та зернобобові, олія та соки, залізорудна сировина, вугілля, лісоматеріали, глина, вуглецева сталь, металопрокат, феросплави та чавун, продукція хімічної промисловості, літальні апарати і космічна техніка, залізничні вагони. Експорт вантажів у ЄС забезпечують переважно морський, залізничний та автомобільний види транспорту. Основними товарами, що імпортуються з ЄС, є енергетичні матеріали, продукція машинобудування, електричні машини й устаткування, полімерні матеріали та продукція, фармацевтична продукція, автомобілі, папір і картон [37, с. 143].

Оцінка розмірів і складових експорту, а також перевезень вантажів автотранспортом країн-членів ЄС та третіх країн, у тому числі України, показала відмінності, переважно у сфері послуг (транспорт, туризм, фінанси, страхування, комп'ютерно – інформаційні послуги, ліцензування та виплати роялті, інші бізнес – послуги). Проблеми третіх країн, у тому числі України саме у структурі експортних постачань з переважанням продукції (послуг), доля якої на світових ринках постійно зменшується, також зменшуються інвестиції у виробництво такої продукції. У той же час, найбільш затребувані світовою економікою товари (послуги), зазначені вище країни, майже не постачають на міжнародні ринки. Збереження зазначеної вище структури експортних постачань, з концентрацією на ринках з високою ціновою конкуренцією, несе суттєві загрози для вітчизняної економіки через швидкі зміни національних уподобань споживачів товарів (послуг) під впливом цінових коливань. Наведена вище ситуація призводить до стратегічних втрат України та віддаляє її інтеграцію до європейської економічної спільноти. Держава потребує розвитку інноваційних та наукоємних різновидів послуг з акцентом на постачання їх на інтернаціональні ринки послуг[44, с. 72–84].

Від'ємне сальдо у торгівлі України та інших країн, не членів ЄС, з Європейським Союзом протягом останніх 10 років у середньому становило

7,0 млрд євро. Усунення такого дисбалансу за рахунок експорту сировини, що переважно здійснюється залізничним і морським транспортом, потребує додаткового перевезення в ЄС близько 39,2 млн т вантажів кожного року. Таке розв'язання проблеми малоймовірне, оскільки пов'язане зі значним збільшенням споживання сировини європейськими підприємствами, що не відповідає сучасному стану ринку, а також малопривабливе для України, яка не модернізує власну економіку. Просування на європейський ринок товарів, що перевозяться автомобільним транспортом, – раціональніший крок. При цьому експорт може зрости до 7,2 млн т. Водночас набуває гостроти проблема допуску в ЄС вітчизняних автомобілів[37].

Завдяки запровадженню єдиних спільних правил діяльності в межах загального ринку зникають перешкоди та стираються відмінності, що існують у транспортному законодавстві країн-членів ЄС та інших країн, не членів ЄС. Значні зусилля у цій сфері Євросоюзу пов'язані з виключною важливістю транспортних перевезень для економічно розвинутих країн [30, с. 8].

Транспортна політика та політика вантажних автоперевезень включена в політику сусідства ЄС [3].

Незважаючи на вільне пересування в межах ЄС, не слід забувати, що в країнах ЄС існують істотні відмінності в нормах, які стосуються використання автомобільного транспорту (максимальна швидкість руху і максимальна маса автомобілів, дозволений рівень алкоголю в крові водія тощо). На даний час в ЄС існує близько ста зразків водійських документів. У 2006р. країни-члени ЄС досягли згоди щодо запровадження єдиних водійських прав на території Євросоюзу. До 2032 р. як водійські права будуть використовуватися тільки пластикові картки з мікрочіпом, на якому буде міститися необхідна інформація. Скасовано практику довічних дозволів на водіння [3].

Близько 90% обсягу міжнародних вантажних перевезень ЄС та інших країн здійснюється у формі змішаних перевезень – транспортування вантажної партії від пункту відправлення до пункту призначення, в процесі якого використовується більшеяк один вид транспорту. Виділяють два типи змішаних перевезень: з залученням суб'єктів господарювання, які відносяться до траснпортної інфраструктури (вони зв'язують транспортні компанії одна з одною у процесі змішаних перевезень) та без залучення таких підприємств (вантаж передається від перевізника одного типу до перевізника іншого типу). Змішані перевезення активно використовують при умовах постачання «точно в строк» та «від дверей до дверей». Змішані автоперевезення із країн-членів ЄС до третіх країн мають додаткові особливості [46]:

1. Узгоджене використання в перевезенні більш ніж одним видом транспорту.

2. Переміщення вантажу відбувається за участі одного підпримєства – оператора.

3. Замовник послуги та підприємство – оператор укладають одну угоду.

4. При міжнародних перевезеннях місце завантаження товарів та місце розвантаження знаходяться у різних країнах.

Головні проблеми перевезення вантажів автомобільним транспортом у Євросоюзу наступні [84]:

1) значне завантаження автомобільних шляхів. Наведена проблема з'явилась у 90 – ті роки XX сторіччя у промислових регіонах (Рур, північ Італії, південь Великобританії та ін.), в великих містах та біля великих аеродромів. На разі проблема не втратила своєї гостроти і розповсюдилась на головні автомагістралі ЄС (10 % від їх довжини) не зважаючі на щорічні інвестиції у їх розвиток та розширення (кожен рік розширення складає чотири тисячі гектарів). При цьому, значне завантаження відбувається у

країнах Західної Європи, у той час, як нові країни – учасники ЄС з Центральної та Східної Європи не мають таких проблем і потребують активізації транспортних перевезень. Ключовим фактором, що викликає наведену проблему є зростання кількості легкових автомобілів;

2) диспропорції у перевезенні вантажів різними видами транспорту з переважанням автомобільних (46 % вантажопотоку) та морських (42 % вантажопотоку) перевезень. При цьому, доля залізничного транспорту складає лише 8 %, а перевезення внутрішніми водними шляхами – 4 %. Наведена проблема загострюється завдяки жорсткій конкурентній позиції автотранспортних підприємств, що намагаються отримати додаткові конкурентні переваги завдяки порушенням транспортного законодавства ЄС (ліцензування діяльності, тривалість робочого дня, дорожня безпека) та активному залученню до перевезень більш дешевого автотранспорту з країн – нових учасників Євросоюзу;

3) кількість дорожньо – транспортних пригод (40 тисяч чоловік щорічно гине в ЄС). Відмічаємо покращення ситуації з ДТП у Євросоюзі, не зважаючи на збільшення інтенсивності дорожнього руху;

4) екологічні проблеми при використанні автомобілів. Особливо, що стосується забруднення повітря (71 % парникових викидів) [84].

Ключові проблеми вантажних перевезень між країнами-членами ЄС та третіми країнами:

1) правові (невідповідність законодавства; неуніфікованість ставок акцизного збору на імпортні та вітчизняні товари; закріплення на законодавчому рівні незастосування кількісних обмежень імпорту; створення ефективного механізму захисту внутрішнього ринку від недобросовісної конкуренції, який би відповідав нормам СОТ та враховував міжнародні зобов’язання);

2) ринкові (конкурентоспроможність і собівартість експортної продукції з країн – контрагентів Європейського Союзу; квотування постачання ряду товарів на ринки ЄС; проблеми зі стандартизацією і

сертифікацією продукції країн – не членів Євросоюзу; інші проблеми, такі як: митна оцінка, забезпечення ефективності експортно – імпортних операцій, захист інтелектуальної власності);

3) інфраструктурні (поганий стан дорожньої інфраструктури третіх країн; слабка екологічність товарів, що перевозяться в ЄС з третіх країн; зношеність транспортних засобів перевізників третіх країн; низька безпека на дорогах третіх країн) (табл. 2.22).

Таблиця 2.22

Ключові проблеми вантажних перевезень між країнами-членами ЄС і третіми країнами*

Класифікаційна ознака	Суть проблеми
1	2
Правові	Невідповідність законодавства третіх країн, не членів ЄС
	Неуніфікованість ставок акцизного збору на імпортні та вітчизняні товари
	Дотримання національного режиму оподаткування
	Створення ефективного механізму захисту внутрішнього ринку від недобросовісної конкуренції, який би відповідав нормам СОТ та враховував міжнародні зобов'язання
Ринкові	Низька конкурентоспроможність товарів і послуг, що експортують треті країни на ринки ЄС
	Висока собівартість експортної продукції
	Кількісні обмеження торгівлі певними товарами
	Високі європейські стандарти та технічні регламенти (сертифікація, санітарні, фітосанітарні норми, екологічні вимоги)
	Труднощі, пов'язані із забезпеченням національного режиму та формальностями, пов'язаними з імпортом і експортом, митною оцінкою, захистом інтелектуальної власності
Інфраструктурні	Недостатній рівень стану дорожньої інфраструктури третіх країн
	Слабка екологічність товарів, які перевозяться в ЄС з третіх країн
	Зношеність транспортних засобів перевізників третіх країн
	Низька безпека на дорогах третіх країн

* *Власна розробка автора*

Проблемами транспортно – вантажної взаємодії між ЄС та Україною, є наступні:

1) законодавчі (дискримінація українських перевізників через необхідність отримання віз для міжнародних і транзитних перевезень; недостатня інтеграція митного, податкового, інвестиційного законодавства України відповідно до законодавства ЄС);

2) економічні (повільні темпи оновлення автопарку вітчизняними автомобільними перевізниками)

3) організаційні (необхідність активізації процесів державно – приватного партнерства, приватизації та передачі у концесію об'єктів транспортної інфраструктури, будівництва автомагістралей та швидкісних залізничних шляхів, у тому числі платних, оновлення рухомого складу залізничного транспорту, підвищення якості та швидкості перевезень, розвитку мультимодального транспорту та логістики) [86].

Європейська Комісія, в рамках розвитку власної транспортної системиі транспортних систем третіх країн, виділила п'ять ключових міжнародних транспортних маршрутів («Рекомендацій з розвитку транспорту в Європі та сусідніх регіонах», січень 2007 року): перший маршрут (морський) стосується морських перевезень навколо Європи з включенням до нього перевезень Каспійським та Чорним морями і Суецьким каналом; другий маршрут (північ) повинен зв'язати ЄС з Норвегією, Білоруссю та Російською Федерацією за допомогою різних видів транспортних засобів, включаючи систему трубопроводів; третій маршрут (центр) пов'язує країни Євросоюзу з Україною і через неї з Чорним, Каспійським, Балтійським морями та Транссибірською магістраллю; четвертий маршрут (південний – схід) повинен об'єднати транспортну систему ЄС з транспортними системами Балканських країн, Туреччини, країн Південного Кавказу, Близького Сходу та Єгипту з залученням морських перевезень Каспійським та Червоним морями; п'ятий маршрут (південний – захід) повинен зв'язати ЄС зі Швейцарією, Марокко, Алжиром та Тунісом з залученням транс –

Магрибського шляху. Для розвитку наведених маршрутів Європейською Комісією було запропоновано ряд заходів, направлених на підвищення якості транспортної інфраструктури, зменшення адміністративних та митних перепон, зменшення витрат часу на перебування у дорозі[3, 86].

За умов європейської інтеграції особливої значущості набуває формування ефективної та дієвої системи державного управління, здатної до впровадження системних і послідовних рішень, підпорядкування всіх завдань зовнішньої та внутрішньої політики держави досягненню умов і критеріїв членства в Європейському Союзі. Автомобільний транспорт є одним з головних елементів національної економіки та збільшення бюджетних надходжень. З метою інтеграції вітчизняних автомобільних підприємств, що надають транспортні послуги на ринку ЄС, українські владні інституції повинні: стимулювати експорт таких послуг, збільшити ефективність використання транзитних можливостей країни, забезпечувати високу конкурентоспроможність вітчизняних автоперевізників на міжнародних ринках[6, с. 32].

Чимало проблем потребують вирішення шляхом перемовин між представниками країн та узгодження рухомого складу українських перевізників зі стандартами ЄС, що може тривати досить довго і негативно вплине на торговельний баланс України. Щоб прискорити розв’язання цих проблем, слід шукати альтернативних рішень.

Ефективною технологією транспортування вітчизняних товарів на європейські ринки може бути бімодальна [46]. Такі технології розробляються з кінця 50-х рр. XX ст., переважно у США. Такий транспорт поєднує у собі переваги автомобільного та залізничного транспорту. Термінал для переходу із залізничного ходу на автомобільний являє собою майданчик із твердим покриттям та укладеними на одному рівні з ним рейками. Єдиним необхідним технічним оснащенням для такого терміналу є автонавантажувач, який установлює візки на колію та знімає їх. Підіймання автомобільних коліс над рейками та введення їх у габарит виконується за рахунок заповнення

повітрям пневматичних ресор візків. Витрати часу на перехід з автомобільного ходу на залізничний становлять близько 4 хв на вагон-платформу [8].

Реалізація цієї технології потребує розбудови вздовж західного кордону України системи мультимодальних транспортно-логістичних центрів, у межах яких вантажі ставитимуться на колію 1435 мм бімодальних платформ, а також створення перевізника, який надаватиме послуги з бімодальних перевезень. Переваги цієї технології такі [37]:

- не потрібен вихід українських водіїв на територію ЄС;
- забезпечення перевезення вітчизняних товарів залізничним транспортом, розвиток якого підтримує Європейська комісія;
- забезпечення більшого доступу вітчизняних товарів безпосередньо до ринків найрозвиненіших європейських країн, таких як ФРН та Франція, і створення нових робочих місць у транспортній галузі;
- можливість завантажити потужності вітчизняних виробників залізничного рухомого складу, оскільки в Європейському Союзі нині такий рухомий склад не випускається.

Імплементація спільних правил доступу до автотранспортного ринку слугує важливим інструментом європейської економічної інтеграції, що насамперед має на меті зробити максимально ефективним регулювання ринку транспортних послуг європейських держав. Упровадження у найближчому майбутньому вимог регламентів ЄС сприятиме налагодженню між Україною та державами ЄС прозорих партнерських відносин, дасть змогу зміцнити позиціїУкраїни у переговорному процесі щодо лібералізації перевезень, які здійснюються автомобільним транспортом, забезпечить виконання норм, передбачених проектом Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, водночас вітчизняні автомобільні перевізники матимуть прозору систему допуску до ринку автотранспортних перевезень. Встановлення перехідного етапу поступово підготує національних автомобільних

перевізників до нових умов роботи, що безперечно позитивно вплине на ринок автотранспортних послуг[6].

Серед заходів, які можуть пожвавити співпрацю у сфері вантажних перевезень ЄС з третіми країнами, є [50]:

- допомога у впровадженні цифрового самописного тахометра;
- допомога країнам-сусідам у впровадженні заходів, покликаних забезпечити безпеку на дорогах, – від інформаційно-просвітницьких кампаній до перевірок безпеки дорожнього руху;
- дослідження наслідків поступового відкриття ринку доріг в обраних сусідніх країнах;
- посилення співпраці прикордонних митниць Білорусі, Молдови та України з метою полегшення перетину кордонів;
- поширення чинності Угоди INTERBUS на міжнародні регулярні пасажирські перевезення туристичними автомобілями та автобусами, а також залучення до цієї угоди країн-учасниць Європейської політики сусідства.

Ключовими напрямами активізації вантажних перевезень між країнами-членами ЄС та третіми країнами є розвиток логістики, вузька спеціалізація підприємства на перевезенні вантажів певного виду, інвестиції в інновації, вдосконалення організації виробництва і праці, комплексний контроль над перевезеннями, інновації у перевезеннях, планування портфеля замовлень, спрощення митного оформлення документів і розширення ринку перевезень (табл. 2.23).

Таблиця 2.23

Ключові напрями активізації вантажних перевезень між країнами-членами ЄС і третіми країнами

Напрям розвитку	Суть напряму
1	2
Розвиток логістики	Узгодження технологічних та економічних інтересів учасників транспортного процесу та забезпечення єдиних систем планування
Вузька спеціалізація підприємства на перевезенні вантажів певного виду	Технічне обслуговування автомобілів інших підприємств, менших за розміром, надання складських і гаражних приміщень в оренду тощо
Інвестиції в інновації	Придбання станції з переробки відпрацьованих мастил і шин – для отримання за їх допомогою пального, що значною мірою зменшить витрати, тощо
Вдосконалення організації виробництва і праці	Систематична підготовка та підвищення кваліфікації працівників, зайнятих не лише експлуатацією нової техніки, а й технічним обслуговуванням і поточним ремонтом
Комплексний контроль над перевезеннями	Широке використання сучасних інформаційних і комунікаційних, електронних технологій у контролі
Інновації у перевезенні	Розробка та використання нових технологій та способів перевезень (піддонів, контейнерів, пакування вантажів)
Планування портфеля замовлень	Використання управлінського обліку витрат і системи контролінгу діяльності підприємства загалом
Спрощення митного оформлення документів	Для підприємств міжнародних автомобільних перевезень, на рівні державного управління
Розширення ринку перевезень	Освоєння нових коридорів міжнародних перевезень на транспортному ринку

* *Власна розробка автора*

Перспективи розвитку вантажно – транспортних перевезень між Європейським Союзом та Україною:

1. Адаптація українського законодавства у транспортній сфері до законодавства ЄС, удосконалення вітчизняного законодавства за рахунок

розробки та впровадження відповідної програми розвитку транспорту і логістики на період з 2015 року до 2020 року (відповідальне за розробку Міністерство інфраструктури України). Завданнями програми будуть: розвиток в країні логістичної інфраструктури та підприємств – операторів мультимодальних перевезень з визначенням чітких правових рамок взаємодії учасників процесу логістики; активізація роботи Міністерства інфраструктури та Державної служби автомобільних доріг над проектом закону «Про швидкісні автомобільні дороги» з акцентуванням уваги намеханізмі залучення фінансових ресурсів для такого будівництва та урегулюванні процесів взаємодії всіх учасників будівництва (банки, приватні інвестори, міжнародні фінансові інституції та ін.); ухвалення державної цільової економічної програми підтримки автомобільних перевезень з акцентуванням уваги на оновленні парку вантажівок за рахунок вітчизняних автомобілів, що відповідають економічним та екологічним стандартам ЄС, у тому числі за рахунок лізингу.

2. Активізація процесів введення в дію системи «Електронна митниця» за рахунок удосконалення інформаційних систем, митних процедур, інфраструктури транзитних переміщень вантажів.

3. Для підвищення якості та переходу на міжнародні стандарти здійснення змішаних перевезень транзитних вантажів (морський, автомобільний транспорт та залізниця) розробити та прийняти Закон України «Про змішані (комбіновані) перевезення».

4. Збільшення розмірів капітальних інвестицій у транспортну систему України за рахунок розвитку державно – приватного партнерства з компаніями з Європейського Союзу (спільні підприємства, концесії, угоди про спільну діяльність, лізинг та ін.)з врахуванням національного досвіду та спеціалізації країн у даній сфері (будівництво автомагістралей – Франція, будівництво і експлуатація автомобільних шляхів – Туреччина та ін.) [86].

Отже, одним із пріоритетів розвитку вантажних перевезень ЄС з іншими країнами є збільшення транснаціональних транспортних потоків і

міжнародного транзиту вантажів, в основу якого покладена розбудова сучасної автодорожньої мережі. На сьогодні за основними техніко-економічними показниками дорожня інфраструктура перебуває у незадовільному стані, що негативно впливає на основні економічні та екологічні показники, до яких належать валовий національний продукт, доходи державного бюджету, рівень цін, ступінь зайнятості населення, безпека населення, експлуатаційні характеристики автотранспорту, соціальне й економічне становище країни, а також її міжнародний імідж. Приведення дорожньої інфраструктуриу відповідність до міжнародних вимог потребує значних інвестицій та обєднання зусиль країн ЄС.

Висновки до розділу 2

Проаналізовано розвиток транспортної інфраструктури в окремих країнах-членах ЄС за 2000-2014рр. Якщо аналізувати кількісні показники розвитку транспортної інфраструктури за окремими країнами-членами ЄС, то бачимо значну перевагу у протяжності залізничних трас ФРН, Франції, Італії, Великої Британії, Польщі. Найбільшою протяжністю характеризуються автомобільні дороги Франції, ФРН, Іспанії, Італії, Великобританії. Найбільшою протяжністю водних шляхів для річкового та морського транспорту володіють такі країни-члени ЄС,як Франція, ФРН і Польща. Автором досліджено, що найбільша кількість вантажних перевезень країн-членів ЄС забезпечується автомобільною та залізничною транспортними мережами. При цьому обсяги вантажообігу країн-членів ЄС упродовж 2000–2014 рр. зросли, хоча у структурі вантажоперевезень модальність автомобільних перевезень стала вищою за рахунок зменшення модальності залізничних і річкових перевезень. Відповідно, динаміка річного обсягу автомобільних вантажних перевезень країн-членів ЄС упродовж 2000–2014 рр. характеризувалася значними частками вантажних автомобільних перевезень у Великій Британії, Франції, Іспанії, Італії, Польщі. Лідерами за

обсягами вантажних перевезень залізничним транспортом були ФРН, Польща, Австрія, Велика Британія, Франція та Чехія.

Визначено, що стан і рівень розвитку транспортної інфраструктури є одними з найбільш значущих факторів соціально-економічного розвитку країн-членів ЄС. Інфраструктурні інвестиції країн-членів ЄС слугують ефективним інструментом створення сприятливих умов для економічного розвитку, нових робочих місць, сприяють удосконаленню структури суспільного виробництва, підтриманню збалансованості в економіці, створюють необхідну сировинну базу для розвитку всіх галузей національного господарства.

Кореляційне дослідження впливу інвестиційних вкладень у транспортну інфраструктуру проведено у два етапи: перший - дослідження впливу інвестицій у транспортну інфраструктуру на економічне зростання країн-членів ЄС протягом досліджуваного періоду; другий - дослідження впливу інвестицій у транспортну інфраструктуру на економічне зростання країн-членів ЄС у 2014 році в середньому за країнами.

Дослідженням встановлено, що механізм впливу інвестицій на розвиток транспортної інфраструктури країн-членів ЄС, складається із стимулятивного позитивного впливу інвестицій у транспортну інфраструктуру країн-членів ЄС на поліпшення умов для вантажних робіт і для ринку послуг: нижчі ціни, економію часу, більшу гнучкість ринку. Як наслідок зростають доступність і місткість ринків (вигоди від торгівлі), які, своєю чергою, впливають на ефект масштабу: зростання та інновації. У підсумку зростаютькількістьна ринку праці, обсяги експорту та імпорту, а також розширюється виробництво. Отже, результатом застосування цієї моделі є зростання всіх факторів виробництва та економічне зростання.

На основі аналізу статистичних даних та проблем вантажних перевезень між країнами-членами ЄС та третіми країнами сформульовано ключові напрями активізації перевезень.

Основні положення цього розділу висвітлені у статтях: Шиба О. А. Підвищення ефективності автомобільних вантажних перевезень між країнами-членами Європейського Союзу та третіми країнами / О. А. Шиба // Журнал «Міжнародні відносини» Інституту міжнародних відносин Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Серія Економічні науки. – 2016. – №9 / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://journals.iir.kiev.ua/index.php/ecn/issue/view/174; Prysiazniuk Y. I. The impact of investment in transport infrastructure on economic growth of member of the European Union / Prysiazniuk Y. I., Shyba O. A. // Ekonomist. International Scientific-Analytical Journal IvaneJavakhishvili Tbilisi State University PaataGugushvili Institute ofEconomics. – № 1. – 2017. – P. 6-19. (0,58 д.а, особисто автору належить 0,35 д.а., здобувачем проведено кореляційне дослідження чинників транспортної інфраструктури та економічного зростання країн-членів Європейського Союзу).

РОЗДІЛ 3
ВИКОРИСТАННЯ ДОСВІДУ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ ДЛЯ УДОСКОНАЛЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

3.1. Характеристика стану транспортної інфраструктури України та перспективи її розвитку

Україна розташована на перехресті торговельних шляхів, що надає зовнішньоекономічній діяльності низку переваг. Хоча український транспортний сектор відповідає загальним транспортним потребам економіки, рівень безпеки пасажирських і вантажних перевезень, якість та ефективність використання енергії, вплив на навколишнє середовище не відповідають сучасним вимогам. Значними проблемами є зношеність транспортних засобів та устаткування, недостатність обсягів інвестиційдля оновлення інфраструктури і транспортного складу, низький рівень державного фінансування та непрофесійне використання транзитного потенціалу.

За даними Державної служби статистики України, частка діяльності транспорту та зв’язку в структурі ВВП України 2015 р. становила 13%, що ще раз підтверджує його важливість в економічному розвитку країни (рис. 3.1) [18]:

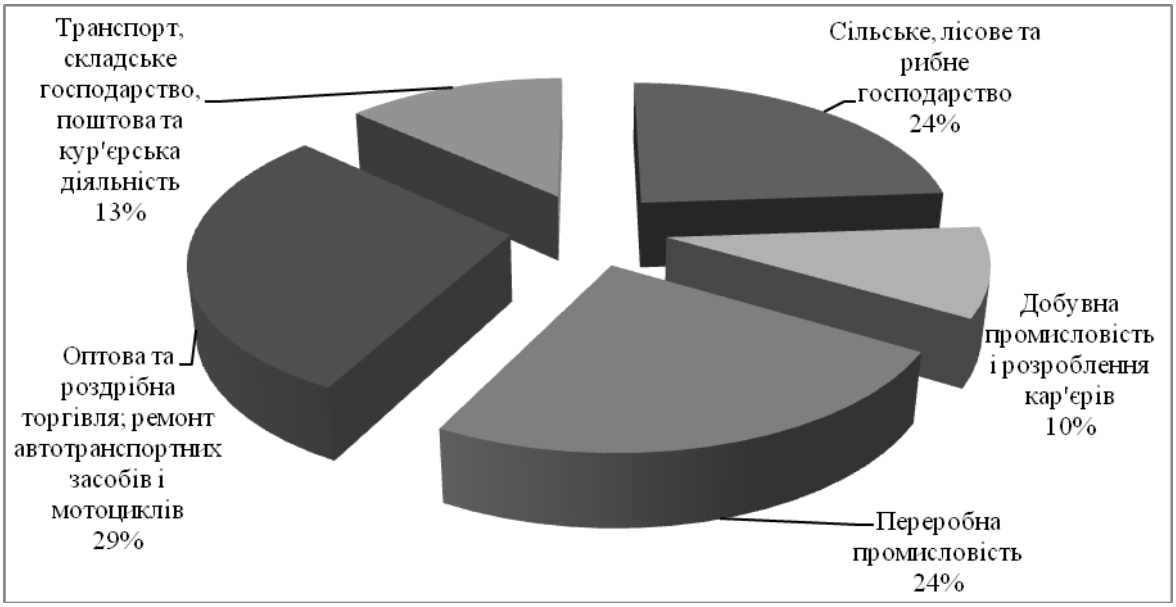


Рис. 3.1. Структура ВВП України 2015 р.

* *Складено автором на основі [18].*

В Україні функціонує доволі розгалужена транспортна мережа, яка включає в себе усі види наземного (залізничний, автомобільний), водного (морський, річковий), повітряного (авіаційний, вертолітний) та трубопровідного (нафто-, газо-, аміакопроводи, транспортування хімічних речовин) транспорту. У табл. 3.1 наведено статистичні показники протяжності транспортних шляхів Україниза 2000–2015 рр.

Таблиця 3.1

Протяжність транспортних шляхів України за 2000–2015 рр., км

Рік	Експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування	Утому числі електрифікованих	Експлуатаційна довжина річкових судноплавних шляхів загального користування	Довжина автомобільних доріг загального користування	У тому числі із твердим покриттям	Експлуатаційна довжина тролейбусних ліній загального користування (в однопутному обчисленні)	Експлуатаційна довжина трамвайних колій загального користування (в одноколійному обчисленні)	Експлуатаційна довжина метрополітенних колій загального користування (у двоколійному обчисленні)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
2000	22300,7	9144,0	2413,5	169490,9	163827,0	4331,4	2144,5	91,7
2001	22217,7	9243,5	2280,5	169629,9	164089,0	4376,9	2144,5	91,7
2002	22078,0	9285,2	2282,0	169678,5	164245,4	4341,1	2119,8	91,7
2003	22051,0	9301,7	2241,0	169738,9	164633,4	4378,7	2109,5	95,0
2004	21990,2	9370,4	2253,2	169447,1	164772,2	4431,4	2071,9	99,1
2005	21980,4	9383,8	2191,2	169322,8	164956,7	4418,3	2069,2	101,5
2006	21870,4	9556,8	2151,7	169104,2	165155,0	4431,5	2047,8	101,5
2007	21 852,2	9647,5	2175,7	169421,6	165611,2	4459,8	2000,0	101,5
2008	21654,7	9727,9	2165,8	169501,6	165799,9	4447,2	1983,1	102,6
2009	21 657,5	9 732,7	2 150,2	169 494,9	165 820,0	4 465,8	1 982,3	102,6
2010	21684,2	9853,7	2184,7	169496,2	165843,6	4437,1	1980,5	108,4
2011	21644,4	10067,2	2144,7	169636,8	166024,6	4435,5	1955,0	109,9

Продовження таблиці 3.1

1	2	3	4	5	6	7	8	9
2012	21619,4	10242,2	2125,7	169693,9	166095,1	4398,6	1939,5	110,8
2013	21 604,9	10237,5	2120,7	169648,5	166084,9	4379,0	1914,6	112,3
2014*	20 948,1	9975,5	1613,1	163027,6	159463,2	3567,9	1803,0	112,3
2015*	20954,2	9974,5	1562,6	163024,2	159447,1	3350,8	1584,1	112,3

*Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м.Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції [18].

Таблиця 3.2

Перевезення вантажів за видами транспорту, тис. т

Роки	Залізничний: відправлення	Залізничний: перевезення	Морський	Річковий	Автомобільний	Авіаційний	Трубопровідний
2000	295921,0	357381,6	6316,3	8349,8	938916,1	23,2	218164,9
2001	313089,0	370199,1	8231,6	6969,8	977268,8	26,9	216441,1
2002	330188,3	392592,0	8785,7	7608,3	947263,8	90,3	201274,6
2003	363364,7	445534,7	8851,4	9974,9	973283,0	148,4	216699,9
2004	388295,0	462367,6	8793,6	11858,5	1027396,3	101,0	220927,0
2005	378911,7	450277,3	8575,2	12868,6	1 120715,3	126,3	212556,8
2006	398148,3	478711,4	8664,9	14297,1	1167199,7	98,9	203693,7
2007	415910,7	514192,9	9123,9	15120,6	1 255225,3	104,0	195990,7
2008	399679,7	498536,8	8228,2	11293,5	1266598,1	102,1	186797,0
2009	322221,8	391523,4	4652,0	5145,5	1 068857,9	85,1	154594,6
2010	357969,1	432897,0	4067,8	6989,5	1168218,8	87,9	153436,6
2011	388715,6	469308,1	4 145,6	5720,9	1 252390,3	92,1	154971,2
2012	378102,3	457454,5	3457,5	4294,7	1259697,7	122,6	128439,8
2013	377318,3	443601,5	3428,1	2840,5	1 260767,5	99,2	125941,1
2014*	325171,0	386276,5	2805,3	3144,8	1131312,7	78,6	99679,5
2015**	294301,2	349994,8	3291,6	3155,5	1020604,0	69,1	97231,5

*З урахуванням обсягів перевезень вантажів для обслуговування потреб власного виробництва, з 2002р. – з урахуванням перевезень вантажів, виконаних фізичними особами-підприємцями.

** Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м.Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції [18].

Україна має сприятливі умови для розвитку автомобільного транспорту. Мережа автомобільних доріг загального користування України поділяється на дороги державного значення – 52,0 тис.км і дороги місцевого значення – 117,6 тис. км. У зв'язку з обмеженим фінансуванням близько 90% автомобільних доріг загального користування не ремонтували понад 30 років. Відтак автомобільні дороги загального користування (169,6 тис. км) не відповідають сучасним вимогам як за міцністю (39,2%) так і за рівністю (51,1%) [74]. Пасажирообіг автомобільним транспортом у 2015 р.становив 49 млрд пас. км, або 38% усіх видів транспорту, тролейбусами – 7,6 млрд пас. км, що становить 6%, трамваями – 4,1 млрд пас. км, що становить 3 %. Автомобільна транспортна система України налічує більше 9,2 млн транспортних засобів, у тому числі 6,9 млн легкових автомобілів, майже 250 тис. автобусів, близько 1,3 млн вантажних автомобілів, понад 840 тис. од. мототранспорту. Загалом на ринку комерційних перевезень підприємницьку діяльність провадять майже 56,2 тис. перевізників, які в своїй діяльності використовують більше 154 тис. транспортних засобів. Тривають будівництво і розвиток міжнародних і транзитних транспортних сполучень. На сьогодні в Україні налічується близько 240 підприємств, які виконують міжнародні перевезення пасажирів. Маршрутна мережа єднає Україну з 23 країнами та охоплює понад 400 регулярних автобусних маршрутів. До обслуговуванняцих маршрутів залучено понад 1,5 тис. автобусів. Парк автобусів українських перевізників на 80% складається з транспортних засобів віком понад 10 років. Це спричинено відсутністю в Україні виробництва автобусів для міжнародних перевезень і високими ставками ввізного мита (20% митної вартості + 20% ПДВ), що згубно впливає і на комфортність перевезень, і на екологію, і на належний технічний стан транспортних засобів [71].

Залізничний транспорт є однією з головних складових транспортної системи України, що здійснює 82 % перевезень вантажів та біля 50 % перевезень пасажирів в країні. Зазначимо, що у 2013 році залізницею було

перевезено більше 443 млн. т. вантажів, а у 2014 році майже 441 млн. осіб [72].

В Україна функціонує розгалужена мережу залізничних станцій (більше 1,5 тис. станом на 2015 рік) та залізничних вокзалів (118 станом на 2015 рік, серед яких 100 першого (9), другого (34) та третього (57) класів), а також більше 10 великих залізничних вузлів, серед яких Харків, Київ, Запоріжжя, Одеса, Львів та інші [64]. В Україні діє також залізничних транспорт промислових підприємств та організацій протяжністю 28 тис. км.

Морський та річковий транспорт забезпечує лише 9 % перевезень вантажів та пасажирів у країні. Тут визначальне місце займають морські перевезення (третій за розміром обсяг перевезень вантажів після залізниці та трубопроводів). Перевалка та обробка морських вантажів зосереджена в Одеській області (майже 80 % всього вантажопотоку морського транспорту).

Переваги морських перевезень національної транспортної системи:

- значний потенціал експорту металургійної та сільськогосподарської (зернові) продукції, а також залізорудного концентрату;
- наявність незадіяних потужностей з перевалки та обробки вантажів;
- високий транзитний потенціал;
- чітка та зрозуміла нормативно – законодавча регламентація використання приватних інвестицій для розвитку портів;
- кваліфікація та витрати на оплату праці персоналу портової галузі.

Річковий транспорт вважають найдешевшим. На території України протікають три судноплавні річки, дві з яких входять до ТОП-5 найбільших річок Європи з 16 річковими портами та терміналами і пропускною здатністю у 60 млн т на рік [32]. До перевезень водними видами транспорту залучені 38 державних підприємств з обігом близько 10 млрд грн на рік та 5000 галузевих суб’єктів господарювання. Одне робоче місце в галузі стимулює створення чотирьох–п’яти робочих місць у суміжних галузях.

Повітряний транспорт України здійснює регулярні внутрішньообласні, міжобласні та міжнародні рейси. Найбільшими центрами повітряного транспорту є Київ, Одеса, Харків, Львів. Україна має повітряне сполучення з багатьма країнами. Відбулася переорієнтація пасажирських потоків з внутрішніх на міжнародні авіарейси. Тепер на них припадає близько 60% усіх перевезень пасажирів.У першому кварталі 2015 р. на ринку пасажирських і вантажних перевезень працювало 28 вітчизняних авіакомпаній. Упродовж перших трьох місяців виконано 14,1 тис. комерційних рейсів (за перший квартал 2014 року–19,1 тис.). Кількість перевезених пасажирів порівняно з аналогічним періодом 2014 р. скоротилась на 18,4% та становила 1129,7 тис. осіб. Обсяги перевезень вантажів і пошти становили 16,9 тис.т (за перший квартал 2014 р. – 16,8 тис. т). Спад попиту на авіаперевезення на початку 2015 р. став продовженням негативних тенденцій минулих років, які сформувалися внаслідок нестабільності політичної та економічної ситуації в країні [70].

Пріоритетними напрямами розвитку інфраструктури України залишаються міжнародні транспортні коридори (МТК), визначені Критською конференцією(усього десять коридорів) [116].

При формуванні маршрутів коридорів враховувались такі умови: через кожну країну Центральної та Східної Європи проходить хоча б один коридор; окрім загальної значущості коридор повинен узгоджуватися із загальною концепцією пан’європейської мережі; повинен бути мультимодальним, тобто охоплювати автомобільний і залізничний транспорт. Виняток становить коридор № 7, який проходить уздовж Дунаю.

Розгляньмо детальніше коридори, які проходять через територію України –№3, №5, №7, №9.

Більше ніж 42 % залізничних шляхів європейського транспортного коридору № 3 проходить через територію України (694 км. з 1640 км), для автомобільних шляхів ця цифра складає більше 37 % (611,7 км. з 1640 км.). Відмічаємо високу якість обладнання залізничних шляхів зазначеного

транспортного коридору (повна електрифікація, дві колії за всім маршрутом).

Європейський транспортний коридор № 5 починається в Італії та через Словенію, Угорщину, Словаччину і Україну прямує до Узбекистану (кінцева точка – Ташкент). По Україні проходить близько 17 % залізничного шляху (266 км. з 1595 км.) та 21 % автомобільного шляху (338,7 км. з 1595 км.) коридору. Основною проблемою розвитку зазначеного транспортного коридору в Україні є будівництво нового Бескидського тунелю у Карпатах (забезпечує 60 % вантажопотоку транспортного коридору)[25]. Проблема автомобільного сполучення європейським транспортним коридором № 5 в Україні була частково вирішена завдяки реконструкції автомобільної магістралі Київ – Чоп [35].

Європейський транспортний коридор № 7 є водним та проходить по Дунаю через Австрію, Угорщину, Югославію, Болгарію, Румунію, Молдову, Україну. На Україну припадає лише 4 % довжини коридору (70 км. з 1600 км.). Зазначений транспортний коридор закінчується в Україні, що підвищує її значимість для транспортної системи Європи. Для підвищення якості переміщення вантажів по території України у 2004 році було відновлено рух водного транспорту через глибоководний канал Дунай – Чорне море.

Країнами-учасницямипан’європейського транспортного коридору №9 є Фінляндія, Росія, Україна, Білорусь, Молдова, Румунія, Греція. Протяжність його основного ходу 3400 км, у тому числі 1496 км залізничними та 996,1 км автодорожніми (у тому числі 152,4 та 242,4 км відгалуження) шляхами територією України трасами М–01 та М–05. Як один іх пріоритетних напрямів роботи Державного агентства автомобільних доріг України на 2015–1016 рр., за підтримки ЄБРР (Європейський банк реконструкції та розвитку) та ЄІБ (Європейський інвестиційний банк),було визначено продовження капітального ремонту автомобільної дороги М-05 Київ–Одеса, а також у межах проекту «Поліпшення транспортно-

експлуатаційного стану автомобільних доріг на підходах до м. Київ» – проведено капітальний ремонт частини автомобільних доріг М-01 Київ-Чернігів, М-05 Київ–Одеса та Н-01 Київ–Знам'янка [79].

Лише 2014 р. з метою розвитку транспортної інфраструктури МТК виконано робіт на загальну суму 641,3 млн грн, у тому числі:

- у колійному господарстві відремонтовано (модернізація, капітальний, середній, комплексно-оздоровчий ремонти) 675,72 км колії на суму 621,3 млн грн;
- у господарстві електрифікації та електропостачання виконано робіт на суму 17,8 млн грн (модернізація пристроїв електропостачання дільниць МТК № № III, V, IX, «Гданськ – Одеса» та «Європа – Азія»;
- у господарстві автоматики, телемеханіки та зв'язку виконані роботи з облаштування будинку зв'язку ст. Вінниця (МТК № III, 5 ОСЗ, 7 ОСЗ, IX) на суму 2,2 млн грн [32].

У табл. 3.3 представлено показники, які характеризують динаміку введення в експлуатацію чи вибуття з експлуатації залізничних, автомобільних і водних шляхів, а також зміни ВВП України за 2002–2015рр.

Таблиця 3.3

Динаміка введення в експлуатацію чи вибуття з експлуатації залізничних, автомобільних та водних шляхів в Україні та динаміка ВВП України в 2002–2015 рр. (показники відносно попереднього року), %[1]

Рік	Динаміка введення в експлуатацію (вибуття з експлуатації) залізничних колій загального користування (відносно попереднього року)	Динаміка введення в експлуатацію (вибуття з експлуатації) річкових судноплавних шляхів загального користування (відносно попереднього року)	Динаміка введення в експлуатацію (вибуття з експлуатації) автомобільних доріг загального користування (відносно попереднього року)	Зміна ВВП України відносно попереднього року
1	2	3	4	5
2002	99,37	100,07	100,03	111,53
2003	99,88	98,20	100,04	118,26
2004	99,72	100,54	99,83	129,42

Продовження таблиці 3.3

1	2	3	4	5
2005	99,96	97,25	99,93	132,77
2006	99,50	98,20	99,87	125,09
2007	99,92	101,12	100,19	132,45
2008	99,10	99,54	100,05	126,12
2009	100,01	99,28	100,00	65,13
2010	100,12	101,60	100,00	116,37
2011	99,82	98,17	100,08	119,60
2012	99,88	99,11	100,03	107,74
2013	99,93	99,76	99,97	104,28
2014	96,96	76,06	96,10	71,90
2015	100,03	96,87	100,00	68,75

На підставі показників табл.3.3 побудовано рис. 3.2, який дає змогу порівняти динаміку показників зміни ВВП України з динамікою введення (вибуття) об’єктів транспортної інфраструктури.

Як бачимо, динаміка введення (вибуття) об’єктів інфраструктури порівняно з динамікою ВВП є відносно стабільною, виняток становить суттєве зниження інфраструктурних потужностей у 2014–2015 рр. внаслідок анексії Криму та військових дій на Сході України, що загалом відповідає тенденції до суттєвого зниження ВВП в 2014–2015 рр. Так, якщо різниця показників введення чи вибуття з експлуатації об’єктів інфраструктури за аналізований період перебуває в межах 1% (виняток – 2014 р. з обумовлених причин), то різниця у динаміці (відносно попереднього року) за показником ВВП країни фіксується в межах до -35% (в 2009 р., за наслідками світової економічної кризи), та до -28,1…31,25 під впливом кризових явищ 2014–2015 рр. і залишається незмінним дотепер.

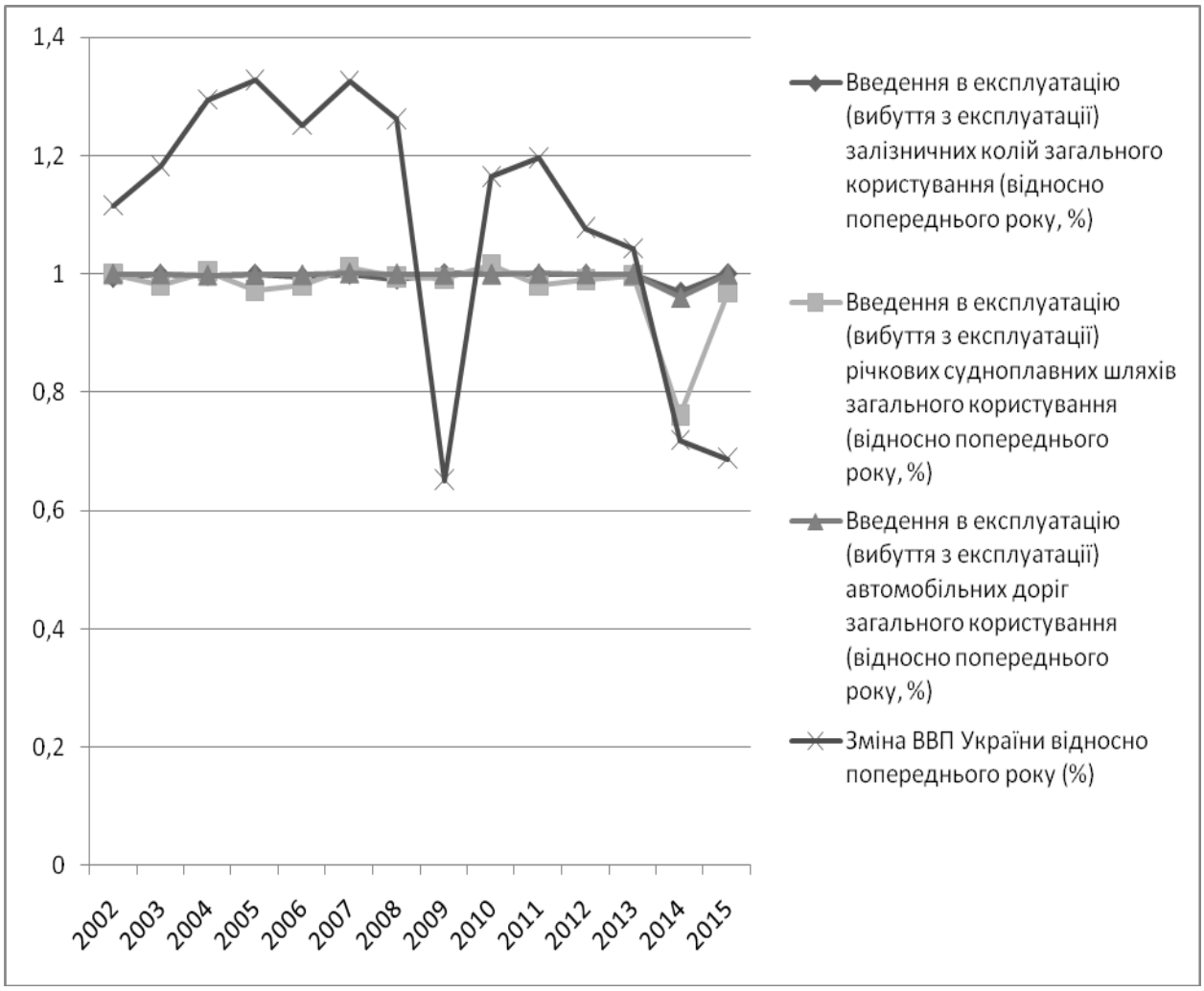


Рис. 3.2. Динаміка зміни ВВП України порівняно з динамікою введення (вибуття) об'єктів транспортної інфраструктури.

За допомогою аналізу залежності між показниками рис. 3.2 і табл. 3.3 засобами MS Excel визначено функції взаємозалежностей, за яких досягається найбільше значення показника достовірності апроксимації (r^2).Для всіх випадків такою функцією стала поліноміальна:

– для випадку характеристики залежності зміни ВВП в дол. США від зміни показника «Введення в експлуатацію (вибуття з експлуатації) залізничних колій загального користування» вона має вигляд

$$Y = -1763{,}7x^2 + 3484{,}9x - 1720{,}2 \ (R^2 = 0{,}3366);$$

– для випадку характеристики залежності зміни ВВП в дол. США від зміни показника «Введення в експлуатацію (вибуття з експлуатації) річкових судноплавних шляхів загального користування» вона має вигляд

$$Y = 10{,}404x2 – 16{,}506x + 7{,}2544 \ (R^2 = 0{,}2646);$$

– для випадку характеристики залежності зміни ВВП в дол. США від зміни показника «Введення в експлуатацію (вибуття з експлуатації) автомобільних доріг загального користування» вона має вигляд

$$Y = -289{,}88x2 + 578{,}72x – 287{,}72 \ (R^2 = 0{,}2049).$$

Значення R^2 для кожного з варіантів моделювання є відносно низькими (далекими від 1), отже, немаєпідстав вважати залежність між динамікою ВВП та динамікою показників розвитку транспортної інфраструктури в Україні щільною. Очевидно, існують інші, більш впливові фактори, врахування яких при моделюванні ВВП дасть змогу відтворити тенденції у розвитку показника ВВП більш достовірно, але такими факторами в Україні не є показники введення в експлуатацію об’єктів транспортної інфраструктури, можливо, через дуже низьку активність у цьому процесі. Як наслідок удосконалена інфраструктура не може забезпечувати пожвавлення ділової активності, задоволення логістичних потреб, отже, й відчутно позитивно впливати на ВВП.

Транспортна інфраструктура бере участь у забезпеченні циклів товарно-грошового обігу економіки України, сприяє прискоренню обігу матеріальних, фінансових, інформаційних, трудових ресурсів. Вона є самостійною складовою кожної зі сфер суспільного відтворення: виробництва, розподілу, обміну та споживання, тому має винятково важливе значення для економічного розвитку України. Водночас за критерієм «інфраструктура» Україна втратила шість позицій і в 2016 р.посіла 75-те місце серед 138 держав в щорічному рейтингу конкурентоспроможності країн світу (Global Competitiveness Index). Найкращий результат показали залізниці – 34-те місце, а найгірший – автодороги (134-те місце)[78; 81].

Україна також посідає п’яте місце з кінця в рейтингу якості автомобільних доріг, опинившись на 132-му місці зі 137 країн за рівнем якості автомобільних доріг в 2015–2016 р. (у 2013/2014 рр. Україна була на

ще гірших позиціях, за три роки поліпшивши дороги в обсязі, що відповідає 12 позиціям світового рейтингу). Коефіцієнт рівня якості доріг в Україні дорівнює 2,4, тоді як у сусідніх Росії – 2,7, Польщі – 3,8, Туреччині – 4,9 [75].

Інвестування у транспортв 2012–2015 рр. ілюструє табл. 3.4 [18]

Таблиця 3.4

Показники інвестицій у транспортну інфраструктуру, млрд євро

Рік	Усього в економіку України	У транспорт
2012	9,3	1,1
2013	8,5	0,630
2014	7,5	0,527
2015	9,35	0,654

– 2012 р. – 1,1 млрд євро (відносно високий рівень можна пояснити значними інвестиціями, пов'язаними з проведенням в Україні «Євро –2012»);

– 2013 р. – 630 млн євро (на 43% менше ніж попереднього року);

– 2014 р. – 527 млнєвро (на 16% менше ніж попереднього року);

– 2015 р. – 654 млн євро (на 20,6% більше, ніж попереднього року).

Реальний стан розподілу інвестицій між секторами транспортної інфраструктури у 2012–2014 рр. відображений в Додатку Є.

Після 2012 р. суттєво зменшилися інвестиції у наземний транспорт, тоді на його розвиток витрачалось 47% транспортних інвестицій. У 2013–2014рр.у цей сектор спрямовувалося близько чверті фінансування транспорту. Водний транспорт стабільно отримував 1% інвестицій (7–13 млн євро).

На рис. 3.3 показано зміну частки інвестицій транспорту в загально-українському обсязі інвестицій.

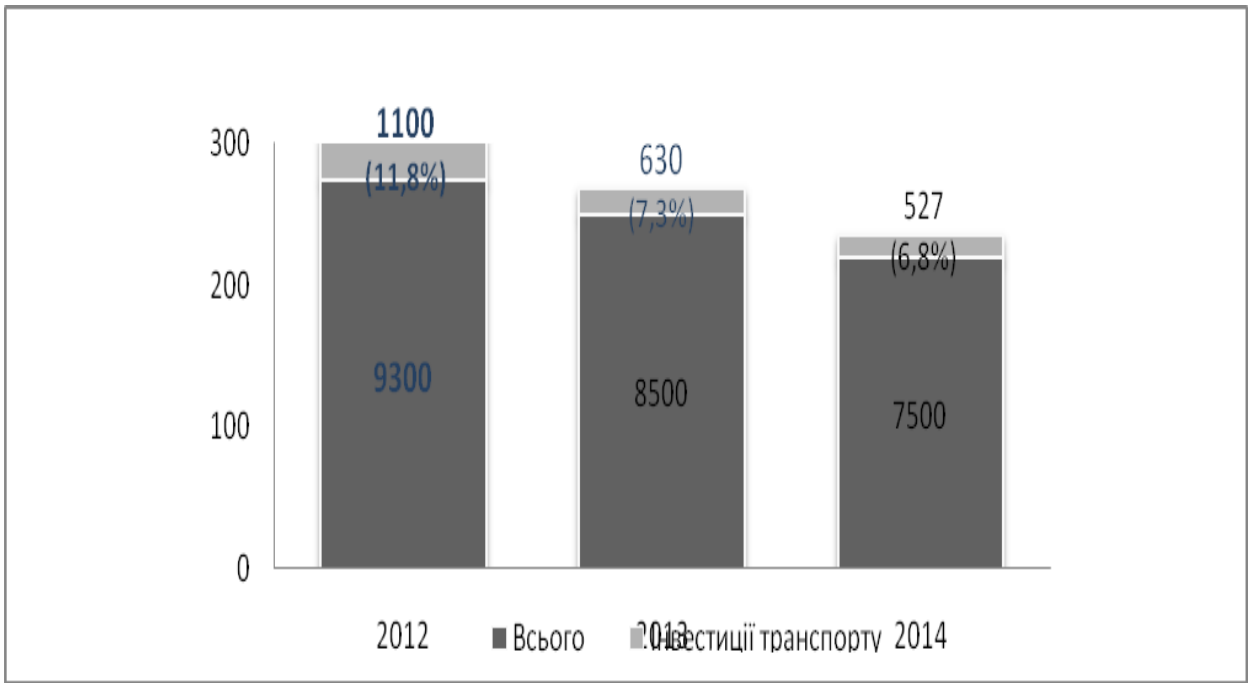


Рис. 3.3. Інвестиції транспорту в загальному обсязі капітальних інвестицій економіки України в 2012–2015 рр., млн. євро [18]

Цифри свідчать про стабільне зниження частки транспорту в загальному обсязі фінансування: з 11,8 до 6,8%за 2012–2015 рр.

Перша пророблена стратегія розвитку дорожньої інфраструктури була прийнята в 2007–2011 рр. На її виконання було спрямовано 2,1 млрд євро, що становило 93% орієнтовного обсягу фінансування. У межах цієї програми побудовано і відремонтовано 4,2 тис. км автомобільних доріг. Проте зношеність українських доріг, залізничної інфраструктури і морських портів майже досягла 100% [77]. За таких умов і з урахуванням можливостей країни обчислювати потребу в інвестиціях в транспортну інфраструктуру країни на рівні 100% її вартості недоречно, слід виходити з інвестиційних потреб і потенціалу, окреслених у поточних і перспективних планах розвитку. Так, за даними Кабінету Міністрів України [9] в 2017 році планується створити Дорожній фонд і залучити на ремонт доріг близько 480 млн євро. Крім того, в планах Уряду – залучити ще близько 920 млн євро, від міжнародних фінансових організацій. Загалом інвестиційні можливості можуть досягти 1,4 млрд євро (що, наприклад,

майже втричі більше за обсяг інвестицій у розвиток наземного транспорту в 2012 р., коли будувались дороги для «Євро-2012»).

Отже, в найближчі роки можна розраховувати на 1,4 млрд євро інвестицій у розвиток транспортної інфраструктури країни на рік, що на 33% забезпечуватимуться з бюджетних джерел країни та на 67% – з коштів іноземних інвесторів, кредиторів і донорів. Такий рівень інвестування більш ніж в 10 разів перевищує рівень 2013–2014 рр., та становить близько 19% загального рівня інвестицій в економіку України в 2014 р. Його можна визначити як оптимістичний (позитивний) варіант фінансування розвитку транспортної інфраструктури країни, водночас слід враховувати інфляційні процеси та зростання вартості будівельних робіт в 2014–2016 рр., що суттєво обмежує потенціал введення в експлуатацію та ремонту доріг, залізниць та об’єктів портової інфраструктури навіть за умов збільшення суттєвого фінансування в національній валюті.

Аналізуючи динаміку капітальних інвестицій підприємств транспорту за більший період часу, з 2010 р. (табл.3.5), слід порівняти динаміку показника інвестицій з динамікою ВВП країни (табл. 3.6, рис. 3.5):

Таблиця 3.5

Капітальні інвестиції підприємств транспорту в 2010–2015 рр.

Види транспорту	2010	2011	2012	2013	2014	2015
	у фактичних цінах, млн. грн.					
Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність, в т.ч.:	19591,7	25976,6	32807,9	18833,3	15498,2	18704,0
– наземний і трубопровідний транспорт	6770,7	9051,0	15144,3	4601,4	3916,2	8120,1
– водний транспорт	178,5	149,3	117,3	132,6	204,8	302,5
	% загального обсягу в економіці					
Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність, в т.ч.:	10,4	10,0	11,2	7,0	7,1	6,8
– наземний і трубопровідний транспорт	3,6	3,5	5,2	1,7	1,8	3,0
– водний транспорт	0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,1

Таблиця 3.6

Вихідні показники для дослідження взаємозалежності між зміною капітальних інвестицій у транспортну інфраструктуру та ВВП країни, %

Рік	Зміна обсягів капітальних інвестицій за напрямом «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» (відносно попереднього року в грн.)	Зміна ВВП України в національній валюті відносно попереднього року
2011	32,59	21,62
2012	26,30	7,01
2013	-42,60	3,27
2014	-17,71	7,68
2015	20,68	26,34

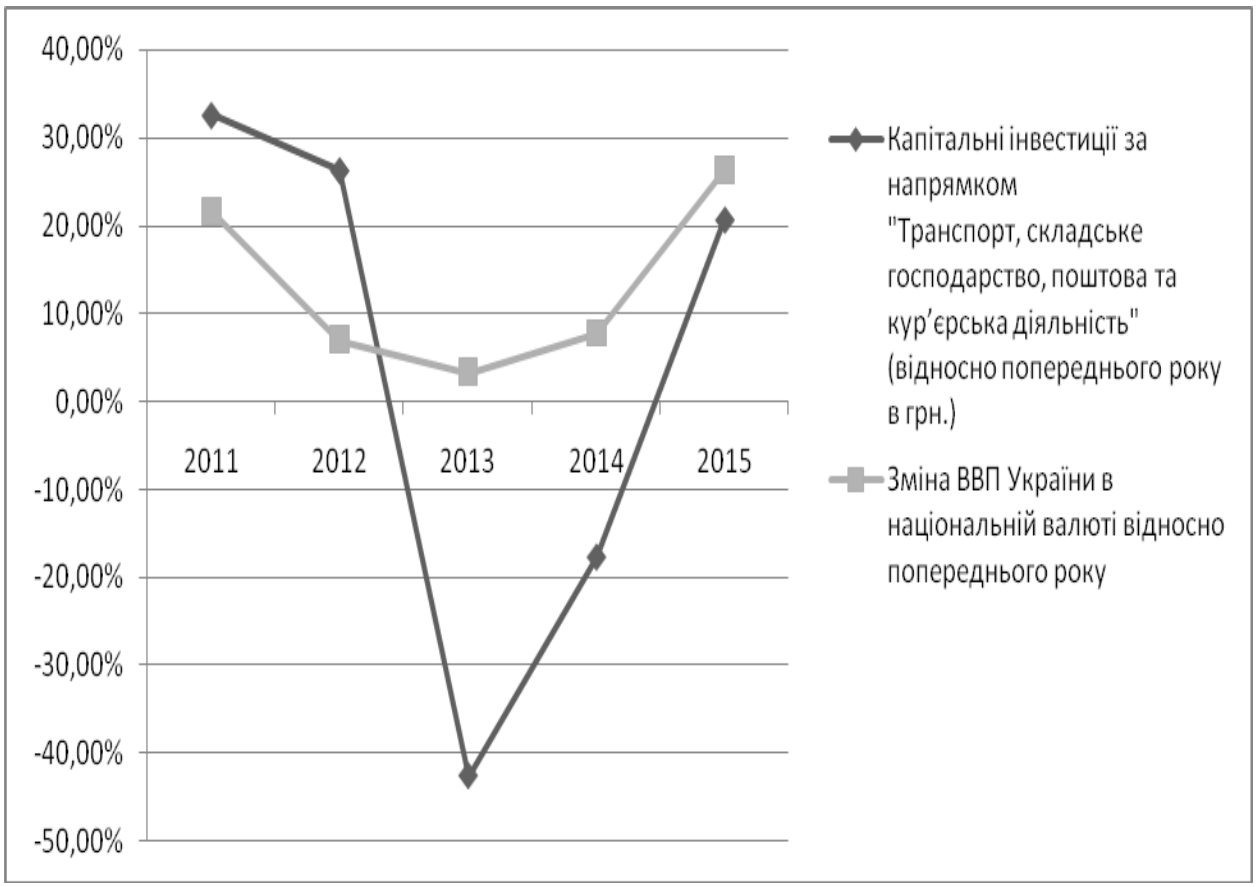


Рис. 3.4.Динаміка зміни капітальних інвестицій у транспортну інфраструктуру та ВВП країни, %

Розроблено автором на основі [18]

Аналізуючи взаємозалежність показників, визначимо функцію, за якою виражається залежність ВВП країни від зміни показника капітальних інвестицій в транспорт (рис. 3.4).

Моделювання залежності ВВП країни від зміни капітальних інвестицій у транспортну інфраструктуру показало можливість більш точного відтворення тенденцій зміни ВВП на основі використання фактора зміни обсягів капітальних інвестицій (r2 = 0.47). Водночас, немає підставввважати залежність цих показників щільною. (рис. 3.5)

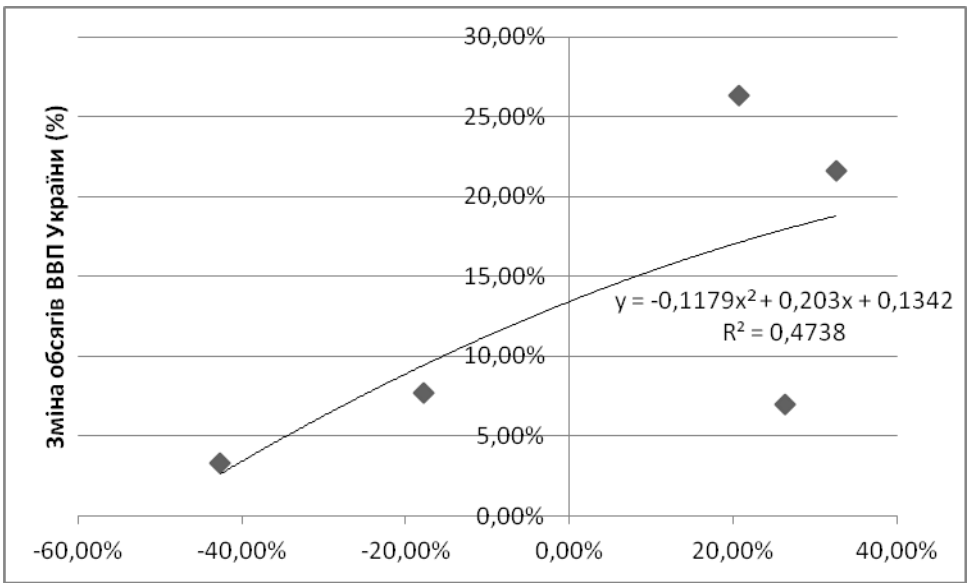


Рис. 3.5. Моделювання залежності ВВП країни від зміни капітальних інвестицій у транспортну інфраструктуру.
Складено автором на основі [18]

На основі показників періоду ретроспекції побудуємо модель регресії (з використанням пакета «Аналіз даних» MS Excel) для відтворення залежності ВВП від зміни капітальних інвестицій у транспортну інфраструктуру:

У (ВВП України в національній валюті за період t)=
*= 0,12361636 + 0,21355546*X (капітальні інвестиції в транспортну інфраструктуру в національній валюті за період t).*

Розраховані за цією моделлю значення ВВП (на основі моделі) наведені у табл. 3.7:

Таблиця 3.7

Розрахунок ВВП за моделлю залежності ВВП країни від зміни капітальних інвестицій у транспортну інфраструктуру, %

Рік	Зміна ВВП України в національній валюті відносно попереднього року (фактична)	Зміна ВВП України в національній валюті відносно попереднього року (розрахункова)
2011	21,62	19,32
2012	7,01	17,98
2013	3,27	3,27
2014	7,68	8,58
2015	26,34	16,78

Складено автором на основі [18]

З урахуванням поточних тенденцій таку зміну показника ВВП відповідно до побудованої моделі можна зобразити схематично(рис. 3.6).

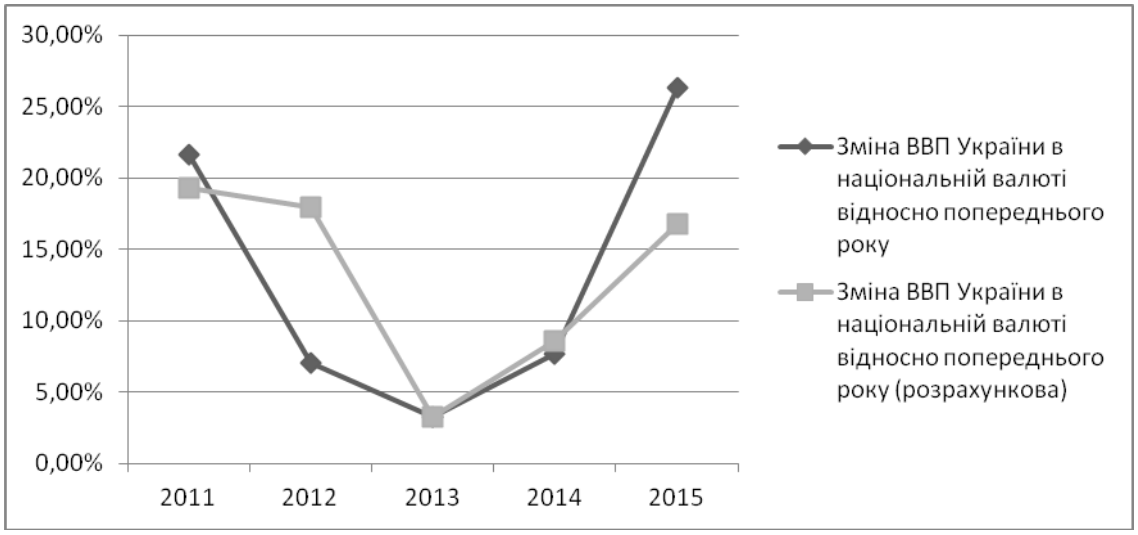


Рис. 3.6. Моделювання зміни ВВП країни на основі моделі.

Складено автором на основі [18]

Для детальнішого вивчення інвестиційних вкладів у транспортну інфраструктуру та інших чинників економічного зростання України провели кореляційне дослідження. Серед досліджуваних чинників такі: імпорт, експорт, зміна ВВП України відносно попереднього року, перевезення вантажів залізничним транспортом, рівень безробіття, індекс споживчих цін, прямі іноземні інвестиції, ВВП у фактичних цінах. Найбільш вагомими

факторами вважаються значення з коефіцієнтом кореляції r>=0,5. (Додаток Ж)

Результати дослідження засвідчують, що зростання обсягів інвестицій у транспортну інфраструктуру має найбільший вплив на імпорт (0,69); експорт (0,65); зміну ВВП України відносно попереднього року (0,54) та перевезення вантажів залізничним транспортом (0,63). Також взаємозв'язок простежується між прямими іноземними інвестиціями та перевезенням вантажів залізничним транспортом (0,65).

Крім вищезгаданих, у інвестиціях в транспортну інфраструктуру є обернені показники, а саме: рівень безробіття (-0,51) та індекс споживчих цін (-0,54).

З нашого дослідження у пункті 2.2 ми з'ясували, що зростання обсягів інвестицій країн-членів ЄС у транспортну інфраструктуру впливає на експорт товарів та послуг ЄС у країни Світу загалом (r = 0,96), експорт у країни ЄС-27 (r = 0,96), імпорт з країн Світу загалом (r = 0,90), імпорт з країн ЄС-27 (r = 0,95), частка відновлюваних джерел енергії у валовому кінцевому споживанні енергії (r = 0,92), валове нагромадження в промисловості (r = 0,78), що може демонструвати взаємопов'язаність між рівнем торгівельної внутрішньої та зовнішньої активності та інвестуванням у транспортну галузь.

Зазначимо, що найбільш вагомо в обох дослідженнях (і для країн-членів ЄС, і для України) інвестиції у транспортну інфраструктуру впливають на імпорт, експорт та перевезення залізничним транспортом.

Інвестиції в транспортну інфраструктуру усіх країн-членів ЄС у 2014 році склали 1245719 млн.євро. Лідерами інфраструктурних вкладень серед країн-членів ЄС можна назвати Австрію (269 млн. євро), Велику Британію (1557 млн. євро), Іспанію (779,7 млн. євро), Італію (466,9 млн. євро), Німеччину (1335 млн. євро) та Польщу (248, млн. євро). Найнижчі показники у Болгарії (8,6 млн.євро), Румунії (5 млн.євро) та Словаччини (6,2 млн.євро). (див.табл.2.11) В Україні цей показник у 2014 році досяг 527 млн.євро.

При визначенні пріоритетів розвитку транспортної інфраструктури слід виходити з вартості вантажоперевезень, яка в Україні характеризується такими показниками:

- автомобільного транспорту – 10,3 євро за тонну на відстань у 100км;
- річкового транспорту – 4,1 євро за тонну на відстань у 100 км;
- залізничного транспорту – 7,2 євро за тонну на відстань у 100 км.

За розгалуженої мережі залізничних перевезень вітчизняний бізнес за останні роки значно переорієнтувався на використання автомобільного транспорту через неузгодженість і непрозорість тарифної політики залізничного монополіста. За цих умов Україна посідає 34-те місце в рейтингу конкурентоспроможності залізничного транспорту за версією Всесвітнього економічного форуму 2016–2017 рр. (28-ме і 25-те місця в 2015 і 2014 рр. відповідно). У цьому рейтингу Росія перебуває на 25-му місці (26-те та 24-те місця в 2014–2015 рр. відповідно); Грузія – на 38-му місці (33-тє та 35-те місця в 2014–2015 рр. відповідно); Туреччина – на 55-му місці (49-те та 53-тє місця в 2014–2015 рр. відповідно); Польща – на 49-му місці (55-те та 51-ше місця в 2014–2015 рр. відповідно).

Водночас, потужним потенціалом щодо вантажоперевезень як всередині країни, так і міжнародних володіють головні водні артерії країни. Європейські країни вже давно використовують річковий транспорт з максимально можливою інтенсивністю, зменшивши частку вантажів, які перевозяться автомобільним транспортом, і переорієнтувавши її на водний і залізничний. Такою транспортною політикою ЄС прагне досягти зниження енергозалежності транспортного сектора і мінімізації екологічної шкоди від автотранспорту. Зараз частка вантажоперевезень річковим транспортом в ЄС дорівнює 5,8%, тоді як в Україні – 1% (як і капітальних інвестицій – 1% інвестицій в економіку країни). При цьому ступінь фізичної зношеності вітчизняного річкового транспорту сягає 80% [75].

Враховуючи те, що існуючі обсяги капітальних інвестицій у транспортну інфраструктуру країни не забезпечують її розвитку, а лише відносно стабільне збереження протяжності шляхів сполучення, слід актуалізувати завдання суттєвого збільшення обсягів інвестування як запоруки не лише оновлення хоча б у довгостроковій перспективі, а й розвитку транспортної інфраструктури як чинника зростання економіки. Так, за даними Укравтодору, низькою якістю транспортної інфраструктури зумовлене недоотримання близько 30% ВВП країни, тобто надзвичайно високий потенціал розвитку економіки криється в удосконаленні транспортної інфраструктури, його залучення дасть змогу пожвавити бізнес-активність, поліпшити логістику на різних етапах доведення продукції до споживача.

Обмеженість фінансування гальмує розвиток транспортної інфраструктури, уможливлюючи лише підтримку існуючої, досить низької її якості. За таких умов неможливо довести залежність зміни ВВП від зміни введення в експлуатацію автодоріг, залізничних шляхів і портової інфраструктури. Тому будемо виходити з більш вираженої залежності зміни ВВП від обсягів капітальних інвестицій у транспортну інфраструктуру країни, спираючись на три сценарії розвитку в короткостроковій перспективі:

1) позитивний, в 2016 р. – на рівні 748 млн євро (середньому за 2010–2015 рр.); озвучений урядом рівень інвестицій на рівні 1,4 млрд євро/рік, починаючи з 2017 р. (третина – внутрішні інвестиції, дві третини – кошти іноземних інвесторів, кредиторів і донорів, у т.ч. – на відбудову та розвиток міжнародних транспортних коридорів [9]), у 2018 р. – зростання інвестицій на рівні 50% 2017 р. – до 2,14 млрд євро;

2) помірний сценарій, на середньому за 2010–2015 рр. рівні 748 млн євро з приростом протягом трьох років на середньому рівні, що становить +4% (тобто усереднені тенденції періоду ретроспекції);

3) негативний сценарій, що характеризується утриманням обсягів інвестицій на рівні, що не перевищує рівень 2015 р., тобто 635 млн євро без приросту протягом наступних років – це необхідний мінімум підтримання досить низької за якістю, поточної ситуації з інфраструктурою, рівень «виживання».

Дані для моделювання наслідків кожного з цих сценаріїв наведені у табл. 3.8 та на рис. 3.8.

Таблиця 3.8

Моделювання наслідків сценаріїв розвитку процесів інвестування в транспортну інфраструктуру України*

Рік	Капітальні інвестиції за напрямом «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» (відносно попереднього року, грн), %	Зміна номінального ВВП України в національній валюті відносно попереднього року, %	Зміна номінального ВВП України в національній валюті відносно попереднього року (розрахункова), %
1	2	3	4
Позитивний сценарій (активізація розвитку транспортної інфраструктури			
2011	*32,59*	*21,62*	*19,32*
2012	*26,30*	*7,01*	*17,98*
2013	*-42,60*	*3,27*	*3,27*
2014	*-17,71*	*7,68*	*8,58*
2015	*20,68*	*26,34*	*16,78*
2016 (прогноз)	*18,00*		*16,21*
2017(прогноз)	*91,00*		*31,80*
2018 (прогноз)	*50,00*		*23,04*
Помірний сценарій (інерція розвитку транспортної інфраструктури)			
2011	*32,59*	*21,62*	*19,32*
2012	*26,30*	*7,01*	*17,98*
2013	*-42,60*	*3,27*	*3,27*
2014	*-17,71*	*7,68*	*8,58*
1	*2*	*3*	*4*
2015	*20,68*	*26,34*	*16,78*

Продовження таблиці 3.8

1	2	3	4
2016 (прогноз)	*4,00*		*13,22*
2017(прогноз)	*4,00*		*13,22*
2018 (прогноз)	*4,00*		*13,22*
Негативний сценарій (відсутність розвитку транспортної інфраструктури)			
2011	*32,59*	*21,62*	*19,32*
2012	*26,30*	*7,01*	*17,98*
2013	*-42,60*	*3,27*	*3,27*
2014	*-17,71*	*7,68*	*8,58*
2015	*20,68*	*26,34*	*16,78*
2016 (прогноз)	*0,00*		*12,36*
2017(прогноз)	*0,00*		*12,36*
2018 (прогноз)	*0,00*		*12,36*

**Розроблено автором на основі [9]*

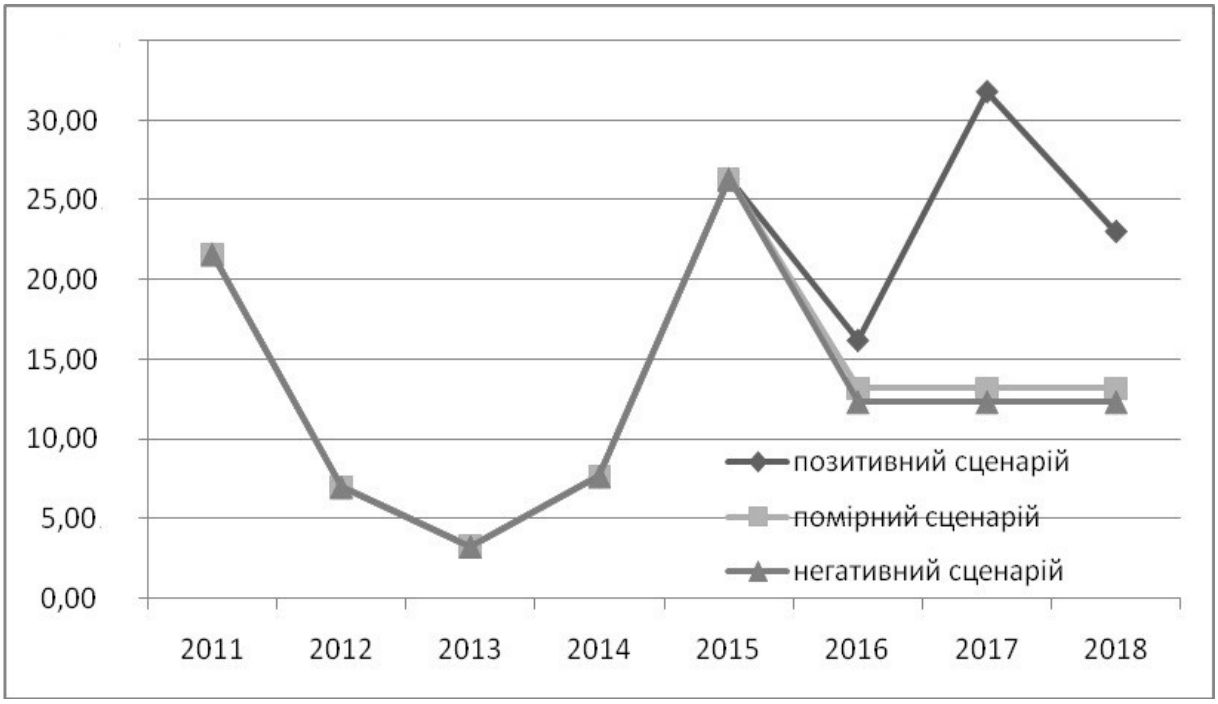


Рис. 3.7. Моделювання наслідків сценаріїв розвитку процесів інвестування в транспортну інфраструктуру України. *Складено автором на основі [18]*

Отже, згідно з прогнозами, позитивний сценарій розвитку інвестування в транспортну інфраструктуру країни дасть можливість забезпечити зростання ВВП на рівні 16–31% (номінального, в грн, це слід враховувати), що загалом близько відображає озвучений Укравтодором рівень у 30% потенціалу ВВП за рахунок відновлення інфраструктури доріг. Інерційний, помірний сценарій передбачає утримання темпів ВВП на рівні 13,22%, негативний – на рівні 12,36%, що менше за фактичний рівень зростання 2015 р. порівняно з 2014 р., який становив 26,34%. Отже, важливість активного інвестування транспортної інфраструктури доведено.

Хоча український транспортний сектор відповідає загальним транспортним потребам народного господарства, рівень безпеки пасажирських і вантажних перевезень, якість та ефективність використання енергії, вплив на навколишнє середовище не відповідають сучасним вимогам. Інвестиції у транспортну інфраструктуру кожного року зменшуються, у 2015 р.вони становили лише 6,8% загального обсягу інвестування. За нашими підрахунками, найбільш сприятливим є позитивний сценарій інвестування розвитку транспортної інфраструктури країни, який дасть можливість забезпечити зростання ВВП на рівні 16–31%.

3.2. Розвиток співпраці Європейського Союзу та України у сфері удосконалення транспортної інфраструктури

Упроцесі удосконалення транспортної інфраструктури як важливої передумови євроінтеграції України важливого значення набуває впровадження всеохопної національної транспортної стратегії України до 2020 р. (у цьому контексті варто звернути увагу на програму ЄС «Підтримка впровадження транспортної стратегії України» (65 млн євро); угоди про фінансування програми «Підтримка впровадження транспортної стратегії України»; постанови Кабінету Міністрів України від 23 травня 2012р. [57].

Міністерство інфраструктури України в рамках реалізації національної транспортної стратегії (діє до 2020 року) розробило та подало

для узгодження Кабінету Міністрів проект його постанови «Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті» (затверджено 11.02.2015 року) [61].

Для залізничного транспорту України, в рамках реалізації зазначеної вище національної транспортної стратегії, діє Державна цільова програма його розвитку на 2010 –2019 рр., яка направлена на підвищення ефективності управління та функціонування залізничного транспорту [57]. Реалізація державної програми повинна забезпечити залучення інвестиційних ресурсів в галузь та прискорення інтеграції національної залізниці у транспортну систему ЄС.

Водночас підписання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС зумовило необхідність прискорення євроінтеграційних процесів і більш повного врахування вимог європейського законодавства, у тому числі потребує розгляду питання внесення змін до вже погоджених законопроектів з урахуванням директив та регламентів ЄС.

Також відбувається процес розробки нової нормативно – правової бази і відповідного законодавства, що буде регламентувати роботу ПАТ «Українська залізниця» та інших бізнес – одиниць у даній галузі [33].

У 2014 році була доопрацьована Концепція реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування (затверджена постановою Кабінету Міністрів від 20.08.2008 року) у контексті передачі автомобільних шляхів на баланс місцевих державних адміністрацій [63].

Окремо, для доопрацювання Концепції було розроблено законопроекти «Про внесення змін до Закону України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» щодо створення Державного дорожнього фонду»і«Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо створення Державного дорожнього фонду» [33].

В рамках реалізації національної транспортної стратегії у галузі авіатранспорту відбувається узгодження складових Угоди про Спільний

авіаційний простір між Україною та Європейським Союзом з врахуванням змін у складі Кабінету Міністрів України та неузгодженості позицій Великобританії та Іспанії стосовно авіаційного простору Гібралтару [33]. Додатково у 2014 році було розроблено та затверджено дві постанови Кабінету Міністрів України: «Про затвердження Положення про Державну авіаційну службу України»; «Про затвердження зразка бланка, технічного опису та Порядку оформлення, видачі, обміну, пересилання, вилучення, повернення державі, знищення посвідчення члена екіпажу» [58; 60].

У морській портовій галузі України, в межах реалізації національної транспортної стратегії та стратегії розвитку морських портів України (термін реалізації до 2038 року), наказом Державного підприємства «Адміністрація морських портів України» було затверджено проекти коротко-, середньо- та довгострокових планів розвитку морських портів країни [33].

Окремі спільні транспортні ініціативи, стратегії та проекти України та ЄС державного, регіонального та місцевого рівня імплементації вже реалізовано.

У галузі авіації діяли рамкові програми (Framework Programmes of European Community, FP): (FP 4 (1994–1998), FP 5(1998–2002), FP 6 (2002–2006); FP 7 (2006–2013). Програма FP7 (2007–2013) із загальним бюджетом 53,2 млрд євро дотепер залишається програмою з найбільшим фінансуванням. Згідно з FP7 на фінансування досліджень було спрямовано2,36 млн євро, в тому числі на напрям транспорту (включаючи авіацію) 4180 млн євро. Основні заходи з реалізації спрямовувалися на сталий розвиток наземного транспорту (SST); підтримку Європейської навігаційної супутникової системи (Galileo&EGNOS (the European Geostationary Navigation Overlay Service)), а також на Авіацію і Повітряний транспорт (АПТ). Кожна з рамкових програм включала окремі проекти. До прикладу, одним із таких проектів у межах шостої Рамкової програми (FP6) був проект SENARIO, який успішно реалізовувався протягом 36 місяців – з

січня 2007р. по грудень 2009 р. завдяки фінансуванню ЄС загальним обсягом 68 тис. євро. Результатом цього проекту стало використання можливостей сертифікації, зокрема для ремонту аерокосмічних конструкцій, що сприяє виробництву більш ефективного, безпечного та екологічного авіатранспорту, а також скороченню вартості розробки та експлуатації літаків. Успішно був реалізований інтегрований проект CESAR шостої Рамкової програми за участю українського розробника авіаційних двигунів ДП «Івченко-Прогрес», що реалізовувався з вересня 2006 р. до лютого 2010 р. із загальним фінансуванням ЄС у розмірі 615 тис. євро. У підсумку розроблено конструкції і технології, необхідні для ефективної підтримки та створення сучасного турбогвинтового двигуна і його системи керування, що дало змогу скоротити експлуатаційні витрати літака і підсилити конкурентоспроможність партнерів консорціуму на авіаційному ринку. Ще одним успішних проектом став проект AERO-UKRAINE сьомої Рамкової програми, спрямований на підтримку участі українських авіаційних організацій в авіаційних дослідженнях ЄС, а також підтримку участі українських організацій в програмі FP7 АПТ. Проект втілювався в життя з квітня 2009 р. до березня 2011 р. [34].

У межах реалізації проекту ЄС «Підтримка інтеграції України в Транс'європейську Транспортну Мережу, ТЄМ-Т» (The Trans-European Transport Networks, TEN-T) було організовано кілька інформаційних кампаній, спрямованих на зменшення показників дорожньої смертності через перевищення швидкості та інших порушень правил дорожнього руху (загальний бюджет проекту 5,85 млн євро, 100% фінансується з ЄС; бюджет інформаційних кампаній 8,8 тис. євро).Сторонами проекту виступають Східний альянс з питань безпеки дорожнього руху та сталого транспорту (EASST), Міністерство інфраструктури України, Одеська обласна рада та Одеський міський департамент транспортних засобів. Ефективність проведених заходів підтверджують результати: кількість водіїв, які користуються пасками безпеки в м. Одесі, збільшилася з 20 до 40%;

протягом інформаційної кампанії кількість аварій зі смертельними наслідками через перевищення швидкості знизилося на 30%; випадків перевищення швидкості стало меншена 32%)[86].

Станом на кінець 2011р. завершено реалізацію п’яти проектів за підтримки ЄБРР та ЄІБ загальною вартістю 423,4 млн євро, з них кредитних коштів – 315 млн євро. Сферами реалізації проектів були розвиток залізничних шляхів, відновлення автомагістралі М–06, реконструкція аеропорту «Бориспіль» і модернізація аеронавігаційного обслуговування [33].

До завершених належать ще п’ять проектів:

1. Проект Twinning«Підтримка впровадження норм і стандартів ЄС у сферах аеропортів, аеродромів та обслуговування повітряного руху/ аеронавігаційного обслуговування (ATM/ANS)». Внесок ЄС в реалізацію цього проекту становив 1,69 млн євро(100% загальногобюджету). Тривалість реалізації: жовтень 2011 р. – серпень 2013 р. Проект мав кілька цілей і був спрямований напідтримку сталого розвитку цивільної авіації в Україні; гармонізацію правил і методів роботи відповідно до міжнародних стандартів (ІКАО) і кращої міжнародної практики; підготовку до реалізації міжнародних та стандартів ЄС [86].

2. Проект Twinning «Підтримка розвитку мультимодального транспорту в Україні». Внесок ЄС – 1,125 млн євро.Тривалість реалізації: серпень 2012 р. – травень 2014 р. Проект був спрямований на поліпшення конкурентоспроможності української економіки шляхом розвитку сталої та ефективної транспортної системи, з урахуванням європейського досвіду.

3. Проект Twinning «Надання інституційної підтримки Міністерству інфраструктури України з питань підвищення ефективності роботи та конкурентоспроможності залізничного транспорту в Україні» тривав з жовтня 2013 р. до листопада 2015 р., бюджет –1,8 млн євро. Проект бувспрямований на підвищення конкурентоспроможності та трансформацію залізничного транспорту України відповідно до законодавства ЄС.

4. Проект технічної підтримки «Підтримка впровадження Транспортної стратегії України», квітень 2012р. – листопад 2015 р. Проект полягав у сприянні досягненню національних цілей і пріоритетів у межах Транспортної стратегії України. Міністерство інфраструктури та інші зацікавлені суб'єкти сприяли реалізації та моніторингу заходів з підтримки бюджету в галузі транспорту і національної транспортної стратегії України, а також узгодженню національного законодавства з нормами та вимогами ЄС. Бюджет проекту становив 4,5 млн євро.

5. Проект секторальної бюджетної підтримки «Підтримка впровадження Транспортної стратегії України» бюджетом 65 млн євро тривав з січнядо грудня 2015 р. У межах проекту між Урядом України та ЄС укладено Додаткову угоду № 1 до Угоди про фінансування програми «Підтримка впровадження Транспортної стратегії України» (Угода) від 21 грудня 2010 р., якою передбачено продовження на 1 рік терміну чинності цієї Угоди. Додаткова угода по служила правовою підставою для продовження фінансування стороною ЄС Угоди, що дає змогу Україні поліпшити показники виконання індикаторів для отримання бюджетної підтримки (36 млн євро). Отримані кошти будуть спрямовані на виконання заходів, передбачених «Транспортною стратегією України на період до 2020 року».

У межах реалізації Стратегії міського транспортного руху м.Львова функціонують кілька проектів (вартість проекту близько 12 тис.євро):

- проекти ЄБРР («Громадський транспорт Львова: придбання, підтримка в імплементації та нагляд за виконанням контракту» (проведення на конкурсних засадах тендерів на конкурентні маршрути, консолідація індустрії міні-автобусів; реконструкція і модернізація інфраструктури електротранспорту; відновлення рухомого складу електротранспорту (трамвай/тролейбус) і автобусів; удосконалення управління міською мережею доріг і руху/місцями паркування); «Громадський транспорт Львова – регуляторне удосконалення міського транспорту» (створення

структури маршрутів громадського транспорту і плану мережі; проведення змагальної тендерної процедури для визначення приватних автобусних перевізників на маршрутах; частково реалізована електронна система купівлі та продажу квитків; стратегія паркувального менеджменту); «Громадський транспорт Львова – Програма корпоративного розвитку та поліпшення у фінансовій і експлуатаційній сфері підприємства Львівелектротранс»; «Реабілітація та модернізація дорожнього господарства (реконструкція колій №2 та 6)»);

o Проекти GTZ/GIZ(Німецького товариства технічної співпраці), що реалізуються в межах концепції мобільності в містах України;

o Проект KfW(Кредитної установи для розвитку) – перебуває на стадії фінансування придбання ліцензії на програмне забезпечення VIZUM для м.Львів [33].

o Дрезденська стратегія мобільності, що реалізовувалася у формі інформативного проекту «Передання знань і ноу-хау у галузі навколишнього середовища між Вроцлавом, Львовом та Дрезденом») передбачала реалізацію короткотермінових заходів (зокрема ліквідацію та усунення вузьких місць у громадському пасажирському транспорті та моторизованому індивідуальному транспорті;

o Програми «анти-затор» середньотермінових (побудова функціональної сталої транспортної системи; збереження та відновлення чинної транспортної інфраструктури; програми з поліпшення якості містобудування тощо) і довготермінових стратегій (зокрема передбачає адаптацію до структурних змін і змінних моделей; використання переваг місцезнаходження на міжнародному конкурсі) [33].

На стадіях підготовки і впровадження перебувають нові спільні транспортні ініціативи, стратегії та проекти «Україна – ЄС».

1. Проект Twinning «Підвищення безпеки в перевезенні небезпечних вантажів мультимодальним транспортом в Україні», бюджет 1,1 млн євро, термін виконання:листопад 2015 р. – квітень 2017 р.

2. Проект Twinning «Гармонізація українського авіаційного законодавства у сферах сертифікації аеропортів/ аеродромів та льотної придатності (цивільна авіація) відповідно до норм та стандартів ЄС», 1,7 млн, листопад 2015 р. – листопад 2017 р.

3. Проект технічної підтримки «Підтримка імплементації Угоди про асоціацію між Україною та ЄС та Національної транспортної стратегії України», 4 млн євро, червень 2015 р. – травень 2018 р. Технічне завдання готується спільно з Мінінфраструктури.

4. Програма ЄС «Підтримка реалізації Транспортної стратегії України». Внесок ЄС за увесь період реалізації проекту, починаючи з квітня 2012 р. та завершуючи жовтнем 2017 р., становитиме 3,8 млн євро (100% загального бюджету)[86]. У межах цього проекту технічної допомоги Міністерство інфраструктури України матиме підтримку в реалізації національної транспортної стратегії і подальшому узгодженні з ЄС та міжнародними нормами та стандартами.

Попри доволі велику кількість реалізованих проектів національна транспортна система України все ще залишається неінтегрованою з транс'європейською транспортною системою, вона лише поєднана з нею, щоб забезпечувати єдиний перевізний процес.

Дослідження практики реалізації програм транспортної інфраструктури у межах співпраці «Україна – ЄС», а також аналіз наукової літератури, передусім [33;57], дають підстави виокремити основні перспективно-рекомендаційні аспекти подальшої інтеграції транспортної інфраструктури України у світовий простір з позиції ініціативного, стратегічного та проектного сприяння з боку країн ЄС:

○ згідно з вимогами ЄС до реформування залізничного транспорту, відмова від перехресного фінансування пасажирських перевезень; вільний доступ до інфраструктури та введення конкуренції в тимчасово монопольний сектор; державне фінансування інфраструктури; санація фінансів залізниць і списання боргів. Найважливішим напрямом реформи є

забезпечення рівного доступу всіх перевізників (як державної, так і приватної форм власності) до транспортної інфраструктури (залізничної мережі, вокзалів тощо);

o забезпечення чіткого фінансового та організаційного розмежування таких напрямів діяльності «Укравтодору», як утримання доріг та інвестиції в будівництво нових шляхів; утворення гнучких і прозорих законів, які б дозволяли одержувати приватний капітал на будівництво автомагістралей – зокрема, платних; створення правової бази для запровадження плати за користування автомагістралями; збільшення фінансування на будівництво доріг

o проведення поступової роботи з утримання частки участі у видатках на дорожню інфраструктуру на рівні 60% видатків на залізничну інфраструктуру, що має становити близько 1,5% ВВП; початок переговорів з ЄС щодо створення фонду допомоги (грантів) на інфраструктуру, як у великих містах, так і на дорогах державного значення; внесення, згідно з законодавством ЄС, поправок в українські правові норми щодо одержання професії водія вантажного автомобіля;

o зміцнення національних авіакомпаній відкриття аеропортів для інвесторів, зі збереження права контролю над операціями, де це необхідно, і з причин національної безпеки; застосування, на додаток до систем Міжнародної організації цивільної авіації, чинної в ЄС системи ліцензування/сертифікації льотного складу та сертифікації обладнання;

o реформування розробки довгострокових планів розвитку міських та приміських транспортних мережу контексті: складання схеми міського та приміського транспортного сполучення; зменшення кількості «вузьких місць» у вулично – дорожній мережі великих міст; створення органів регулювання дорожнього руху у містах; розробки комплексу заходів підвищення безпеки руху на міських та приміських шляхах.

Таблиця 3.9

Порівняльний аналіз транспортної інфраструктури України і країн-членів ЄС*

Показник	Іспанія	Італія	ФРН	Польща	Україна	Франція
1	2	3	4	5	6	7
Площа,тис. км	307,6	301,2	357,0	312,6	603,7	551,6
Протяжність автошляхів, тис. км	681,2	487,7	644,5	424,0	169,4	951,5
Щільність автошляхів, км/тис. км^2	1349,5	1618,7	1805,3	1355,9	280,6	1749,1
Довжина залізниць, тис. км	15,3	19,7	41,9	22,3	21,7	29,2
Щільність залізниць, км/тис. км^2	30,3	65,5	117,4	71,4	35,9	53,7

** Розроблено автором на основі [33]*

Ключові напрямки співробітництва України з Європейським Союзом у контексті розвитку власної транспортної інфраструктури:

1. Підвищення ефективності та результативності законодавчої бази України і інтеграція її до законодавства Євросоюзу. У цьому напрямку необхідно сконцентруватись на остаточній розробці та прийнятті Верховною Радою України Закону «Про особливості реформування залізничного транспорту» з виділенням наступних ключових його моментів: значне зменшення зносу рухомого складу залізничного транспорту; збільшення швидкості транспортування вантажів і пасажирів; підвищення якості надання транспортних послуг у даній сфері; підвищення рівня комфорту пасажирів при користуванні послугами залізниці.

2. Активізація процесів введення в дію системи «Електронна митниця» за рахунок удосконалення інформаційних систем, митних процедур, інфраструктури транзитних переміщень вантажів.

3. Для підвищення якості та переходу на міжнародні стандарти здійснення змішаних перевезень транзитних вантажів (морський,

автомобільний транспорт та залізниця) розробити та прийняти Закон України «Про змішані (комбіновані) перевезення».

4. Збільшення розмірів капітальних інвестицій у транспортну систему України за рахунок розвитку державно – приватного партнерства з компаніями з Європейського Союзу (спільні підприємства, концесії, угоди про спільну діяльність, лізинг та ін.) [86].

З урахуванням досвіду розвитку транспортної інфраструктури країн-членів ЄС, вітчизнянихумов транспортування, на рис. 3.8 схематично зображені основні напрями і шляхи розвитку транспортної інфраструктури в Україні.

Враховуючи ступінь впливу економічної ситуації на інвестиції у транспортну інфраструктуру, основними завданнями для України є: підвищення експортної орієнтованості економіки; частки обсягів вантажних перевезень у ВВП; модальної частки вантажного транспорту, вантажних перевезень залізницею, вантажних перевезень автомобільним і водним транспортом, залучення більших обсягів прямих іноземних інвестицій, внутрішніх інвестицій, збільшення ВВП на одну особу, чистого національного доходу тощо.

Потенціалом транспортної інфраструктури України є сукупність транспортних шляхів, вузлів, об’єктів, які обслуговують пасажирські та вантажні перевезення, а також об’єктів технічного обслуговування та ремонту, що забезпечують функціонування транспортної системиі.

Україна має достатньо високий рівень забезпеченості залізницями: за цим показником вона входить до першої десятки світу, хоча відстає від Польщі, Франції та ФРН. Рівень електрифікації залізниць в Україні також достатньо високий. Україна має в 5,6 та 3,8 разу менше автошляхів, ніж Франція та ФРН.

Рис. 3.8. Практичні рекомендації щодо підвищення потенціалу транспортної інфраструктури України*

** Власна розробка автора*

Висновки до розділу 3

Досліджено стан транспортної інфраструктури України та перспективи її розвитку.

За результатами дослідження описаного у другому розділі, проведено кореляційне дослідження інвестиційних вкладів у транспортну інфраструктуру на економічне зростання України. Найбільш вагомо в обох дослідженнях (і для країн-членів ЄС, і для України) інвестиції у транспортну інфраструктуру впливають на імпорт, експорт та перевезення залізничним транспортом. Результати досліджень засвідчують, що удосконалені дороги сприятимуть швидшому транспортуванню вантажів від виробників до споживачів; від залізничних станцій до виробників, споживачів; більш комфортному та безпечному перевезенню пасажирів.

У процесі удосконалення транспортної інфраструктури як важливої передумови євроінтеграції України важливого значення набуває впровадження всеохопної національної транспортної стратегії України до 2020 р. З урахуванням досвіду розвитку транспортної інфраструктури країн-членів ЄС, вітчизняних умов транспортування, рекомендовано основні напрями і шляхи розвитку транспортної інфраструктури в Україні.

Враховуючи ступінь впливу економічної ситуації на інвестиції у транспортну інфраструктуру, основними завданнями для України є: підвищення експортної орієнтованості економіки; частки обсягів вантажних перевезень у ВВП; модальної частки вантажного транспорту, вантажних перевезень залізницею, вантажних перевезень автомобільним і водним транспортом, залучення більших обсягів прямих іноземних інвестицій, внутрішніх інвестицій, збільшення ВВП на одну особу, чистого національного доходу тощо.

Основні положення цього розділу висвітлені у статтях:Шиба О. А. Загальна характеристика проектів транспортної інфраструктури в рамках співпраці Україна –ЄС/ О. А. Шиба // Збірник наукових праць. Економічні

науки. Буковинський університет. – 2015. – Випуск 11. – С. 177-188; Шиба О. А. Стратегія розвитку транспортної інфраструктури України в умовах євроінтеграції/ О. А. Шиба // Причорноморські економічні студії. – 2016. – Ч. 8. – С.35-40; Шиба О. А. Підвищення потенціалу транспортної інфраструктури України: досвід країн-членів ЄС/ О. А. Шиба// Evropskýčasopisekonomiky a managementu» («Європейський журнал економіки та менеджменту). – 2016. – Ч.5. – С.35-40.

ВИСНОВКИ

У дисертації досліджено вплив розвитку транспортної інфраструктури на економічне зростання країн-членів Європейського Союзу, що дало змогу визначити фактори, які найбільше впливають на зростання обсягів інвестицій в ЄС і на основі цього розробити три сценарії інвестування в транспортну інфраструктуру України.

На підставі проведеного дослідження сформульовано такі висновки:

1. Теоретичний аналіз підходів до визначення транспортної інфраструктури дав змогу сформулювати своє визначення поняття. Транспортна інфраструктура слугує сполучним елементом між такими секторами економіки, як виробництво і споживання, і включає в себе транспорт (автомобільний, залізничний, водний, трубопровідний, авіаційний) та комунікації всіх видів транспорту, а також об’єкти, що обслуговують транспорт і комунікації (вокзали, станції, аеропорти, порти, ремонтні підприємства, депо, станції технічного огляду).

2. Аналіз теоретичних та емпіричних підходів показав, що збільшення накопиченого інфраструктурного капіталу сприяє зростанню ВВП, а сукупний вплив факторів, підкріплений ефективною інфраструктурою, ще й розширює діапазон прибуткових інвестиційних можливостей і стимулює приплив інвестицій. З урахуванням підходів сучасних дослідників виокремлено вісім ефектів від інфраструктури, які позитивно впливають на розвиток і зростання економіки в країнах: прямої продуктивності, взаємозамінних елементів, акумуляції факторів виробництва, сукупного попиту, інструмента промислової політики, інфраструктурного зростання, суміжних галузей і масштабу та охоплення.

3. Спільну транспортну політику країн-членів ЄС можна розглядати як складову координації та узгодження транспортних політик на рівні міжнародної транспортної співпраці держав. Основними причинами формування Спільної транспортної політики є відсутність вільної конкуренції в транспортному секторі, великі транспортні витрати, низька безпека

дорожнього руху та транспорту, різниця в наданні попередніх дозволів поміж країнами, прогалини у транспортній інфраструктурі, обмеження свободи пересування автомобілів, обмеження на мобільність людей і товарів, дискримінація з боку перевізників щодо розцінок та умов перевезення, забруднення навколишнього середовища, недотримання прав пасажирів і нехтування екологічними нормами. За весь час лібералізації транспортного сектору та формування Спільної транспортної політики відбулося чимало технічних змін та новацій, надійшло багато нових інвестицій у транспортну і суміжні сфери. Проте додалися і нові проблеми, спричинені перевантаженням сучасних транспортних мереж і зростанням забруднення довкілля більшістю видів транспорту. Тому Європейська Спільнота повинна і надалі працювати над удосконаленням політики і вирішенням нагальних проблем.

4. Інфраструктурні інвестиції країн-членів Європейського Союзу слугують чи не найважливішим інструментом створення умов для економічного розвитку та створення нових робочих місць, особливо на тлі зростання потужностей у металургійній та машинобудівній галузях промисловості, розвитку високотехнологічних галузей. Інвестиції в інфраструктуру стимулюють стагнуючі сектори економіки й спроможні забезпечити довгострокове економічне зростання за допомогою перерозподілу ресурсів і робочої сили.

Загалом зростання вантажних перевезень та інвестицій у дорожньо-транспортну інфраструктуру характерне практично для усіх країн-членів ЄС. Лідерами інфраструктурних вкладень серед країн-членів ЄС є Австрія, Велика Британія, Іспанія, Італія, ФРН та Польща.

Фінансування інфраструктурних інвестиційних проектів країн-членів ЄС здійснюється здебільшого на змішаній основі, тобто із залученням як власних коштів транспортних підприємств, так і бюджетних видатків, а також приватних інвестицій.

5. Кореляційне дослідження впливу інвестицій у транспортну інфраструктуру на економічне зростання країн-членів Європейського Союзу протягом 2000-2014 рр. показало, що удосконалені дороги сприятимуть прискоренню транспортування вантажів від виробників до споживачів; від залізничних станцій до виробників, споживачів; більш комфортному та безпечному перевезенню пасажирів. Також технічний стан доріг впливає на торгові (імпортно-експортні) відносини між країнами.

Зростання обсягів інвестицій у транспортну інфраструктуру ($0,90 < r < 0,93$) впливає на експорт товарів і послуг з ЄС у країни світу загалом ($r = 0,96$), експорт у країни ЄС-27 ($r = 0,96$), імпорт з країн світу загалом ($r = 0,90$), імпорт з країн ЄС-27 ($r = 0,95$), частку відновлюваних джерел енергії у валовому кінцевому споживанні енергії ($r = 0,92$), валове нагромадження в промисловості ($r = 0,78$), що свідчить про взаємозалежність рівня торговельної внутрішньої та зовнішньої активності й інвестування у транспортну галузь.

Капіталовкладення у транспортну інфраструктуру збільшили обсяги внутрішнього і міжнародного вантажообігу. Простежується позитивний вплив інвестицій у транспортну інфраструктуру країн-членів ЄС на модальну частку вантажного транспорту ($r = 0,75$), загальний обсяг вантажних перевезень залізницею ($r = 0,90$), вантажних перевезень водним транспортом ($r = 0,98$).

Вдалося виявити залежність між ВВП країн-членів ЄС та обсягами пасажирських і вантажних перевезень, а також капіталовкладеннями у транспортну інфраструктуру: ВВП ($r = 0,97$), ВВП на одну особу ($r = 0,96$) та індекс споживчих цін ($r = 0,96$). Найбільш значуще інвестиції в транспортну інфраструктуру країн-членів ЄС упродовж останніх років впливали на: рівень торговельної активності та експорту; обсяги транспортування у мережі; загальний рівень інвестиційної та капітальної активності у країнах ЄС; рівень доходів населення, валовий продукт і інфляційні коливання.

6. Автомобільний вантажний транспорт в ЄС розвивається швидкими темпами. Близько 40% товарів в ЄС перевозиться автошляхами. Упродовж 2000-2014 рр. відбулося зростання індексу фізичного обсягу торгівлі майже в усіх країнах, окрім Великої Британії, де він залишився незмінним, і Франції, де він скоротився зі 103,4% у 2000 р. до 102% – у 2014 р.

У процесі аналізу пріоритетів розвитку вантажних перевезень ЄС з іншими країнами визначено, що одним з основних є збільшення транснаціональних транспортних потоків і міжнародного транзиту вантажів, в основу чого покладено розбудову сучасної автодорожньої мережі. Значною проблемою є те, що національні залізниці країн-членів ЄС мають різні технічні стандарти і недостатньо інтегровані одна з одною. Ключовими напрями активізації вантажних перевезеньміж країнами-членами Європейського Союзу та третіми країнами є розвиток логістики, вузька спеціалізація підприємства на перевезенні вантажів певного виду, інвестиції в інновації, вдосконалення організації виробництва і праці, комплексний контроль над перевезеннями, впровадження інновацій у перевезеннях, планування портфеля замовлень, спрощення митного оформлення документів і розширення ринку перевезень.

7. За даними Кабінету Міністрів України, в 2017 планується створити Дорожній фонд і спрямувати на ремонт доріг близько 480 млн євро. Крім того, в планах Уряду – залучити ще близько 920 млн євро від міжнародних фінансових організацій. Це складатиме інвестиційні можливості на рівні близько 1,3 млрд євро (що, наприклад, майже втричі більше за обсяг інвестицій, спрямованих на розвиток наземного транспорту в 2012 р., коли будувались дороги до Євро-2012). Кореляційне дослідження визначило, що інвестиції у транспортну інфраструктуру найбільше впливають на імпорт, експорт та перевезення залізничним транспортом. На основі цих даних ми розрахували три сценарії інвестування в транспортну інфраструктуру України. Найбільш сприятливим є позитивний сценарій інвестування розвитку транспортної інфраструктури країни, який дасть можливість забезпечити

зростання ВВП на рівні 16-31% (номінального, в грн., це слід враховувати), що загалом наближається до озвученого Укравтодором рівня у 30% потенціалу ВВП за рахунок відновлення інфраструктури доріг.

8. Враховуючи досвід розвитку транспортної інфраструктури країн-членів Європейського Союзу, вітчизняні умови транспортування, ми виокремили основні напрями розвитку транспортної інфраструктури в Україні: забезпечення конкурентоспроможності транспортних послуг; інтеграція до Європейського Союзу та розвиток експорту транспортних послуг; підвищення екологічності, енергетичної ефективності транспортних процесів і безпеки транспортних перевезень; підвищення ефективності державного управління транспортуванням; розвиток транспортної інфраструктури та модернізація рухомого складу. Враховуючи ступінь впливу економічної ситуації на інвестиції в транспортну інфраструктуру України, також першочерговими завданнями є підвищення експортної орієнтованості економіки; обсягів вантажних перевезень відносно ВВП; модальної частки вантажного транспорту, обсягів вантажних перевезень залізницею, вантажних перевезень автомобільним і водним транспортом, збільшення загальних обсягів прямих іноземних інвестицій, внутрішніх інвестицій, ВВП на одну особу, чистого національного доходу, витрат на інновації тощо.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Амосов О. Ю. Перетворення механізмів державного регулювання економічного розвитку / О. Ю. Амосов // Державне управління та місцеве самоврядування: зб. наук. праць : у 2 ч. ; за заг. ред. Г. І. Мостового, Г. С. Одінцової. – Харків : ХарРІДУ УАДУ, 2001. – Вип. 2. – С. 10–16.

2. Ауштрявичюс П. Литва – новый член транспортной системы ЕС / П. Ауштрявичюс //Море. – 2001. – № 3 (22). – С.32.

3. Бабынина Л.О. Транспортная политика ЕС: проблемы и перспективы[Електронний ресурс] / Л. О. Бабынина. – Режим доступу :http://konesh.ru/transportnaya-politika-es-problemi-i-perspektivi.html.

4. Бакаєва І. Г.Зарубіжний досвід розвитку транспортних послуг в умовах глобалізації / І. Г. Бакаєва, Л. В. Онищенко //Зб. наук. праць Держ. екон.-техн. ун-ту транспорту. Сер.: Економіка і управління. – 2013. – Вип. 23–24. – С. 7–12.

5. Балин В. Европейский опыт реформирования международных автомобильных перевозок[Електронний ресурс] / В. Балин. – Режим доступу :http://www.legeasiviata.in.ua/archive/2015/3–1/7.pdf.

6. Балін В. А.Основні напрями адаптації державного регулювання допуску до ринку автотранспортних послуг в Україні до стандартів ЄС / В. А. Балін // Аспекти публічного управління. – 2014. – № 8. – С. 32–41.

7. Бараш Ю. С.Аналіз реформування структур управління залізничним транспортом у розвинених країнах Європи / Ю. С. Бараш // Вісник Дніпропетр. нац. ун-ту залізничного транспорту імені акад. В. Лазаряна. . – 2003. – Вип.1. – С.158-162.

8. Бімодальні технології перевезень – ключ до нових сегментів транспортного ринку / О. М. Пшінько, С. В. Мямлін, Р. Г. Коробйова та ін. // Залізничний транспорт України. – 2009. –№ 5. – С. 20–22.

9. В Правительстве начали разработку Стратегии развития автомобильных дорог Украины на 2017–2018 годы[Електронний ресурс] // Урядовий портал / Прес-служба Державного агентства автомобільних доріг.

– Режим доступу :http://www.kmu.gov.ua/control/ru/publish/article?art_id=249374792&cat_id=244843950.

10. Ведунг Е. Оцінювання державної політики та програм / Е. Ведунг ; пер. з англ. В. Шульга. – Київ : Все увито, 2003. – 350 с.

11. Большая российская энциклопедия: в 30 т. / предс. науч.-ред. совета Ю. С. Осипов; под ред. С. Л. Кравец. – Москва : Большая российская энциклопедия, 2008. – Т. 11. – 767 с.

12. Внешнеторговые транспортные операции и логистика / под ред. Д. С. Николаева. – Москва : АНКИЛ, 1998. – 315 с.

13. Воробйова Г. С. Значення інфраструктури в сучасному процесі розвитку суспільства [Електронний ресурс] / Г. С. Воробйова. –Режим доступу :http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/vdnuet/econ/2009_3/2.pdf.

14. Воронин А. Г. Основы управления муниципальным хазяйством : учебное пособие / А. Г. Воронин, В. А. Лапин, А. Н. Широков. – Москва : Дело, 1998. – 364 с.

15. Говорушко Т. А. Сутність прямих іноземних інвестицій та їх класифікація / Т. А. Говорушко, Н. І. Обушна // Теорії мікро-макроекономіки. – 2013. – Вип. 41. – С. 91–99.

16. Гудима Р. Р. Механізми фінансового забезпечення розвитку прикордонної транспортної інфраструктури: адаптація до українських реалій / Р. Р. Гудима // Молодий вчений. – 2014. – № 7 (10). – С. 70–74.

17. Гудима Р. Р. Проблемні аспекти розвитку транспортної інфраструктури України / Р. Р. Гудима // Проблеми і перспективи розвитку національної економіки в умовах євроінтеграції та світової фінансово-економічної кризи / МФУ, БДФА та ін.; гол. ред. В. В. Прядко. – Чернівці, 2009. – С. 238–239.

18. Державна служба статистики [Електронний ресурс]. – Режим доступу :http://www.ukrstat.gov.ua

19. Договір про заснування Європейської спільноти (консолідована версія станом на 1 січня 2005 року)[Електронний ресурс]// База даних

“Законодавство України” / ВР України. – Режим доступу : http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/994_017.

20. Домке Э. Р. Управление качеством дорог / Э. Р. Домке, Н. Е. Бажанов, А. С. Ширшиков. – Ростов-на-Дону : Феникс, 2006. – 412 с.

21. Единое экономическое пространство: проблемы интеграции в автотранспортном секторе. – Москва, 2005. – 147 с.

22. Економіка підприємства : навч. посібник / І. М. Бойчук, П. С. Харів, М. І. Хопчан, Ю. В. Піча. – Київ : Каравелла ; Львів : Новий світ–2000, 2001. – 249 с.

23. Елисеев С. Ю. Государственно-частное партнерство в транспортном секторе. Зарубежный опыт / С. Ю. Елисеев, В. В. Максимов // ВКСС Connect. – 2008. – №2. – С. 35–48.

24. Ефимова Е. Г. Роль транспорта в экономическом развитии региона: международный аспект[Електронний ресурс] / Е. Г. Ефимова // Вестник СПбГУ. – Сер 5. – 2009. – Вып. 1. – С. 77–85. – Режим доступу : http://worldec.ru/content/Vestnik/2009%20%E2%84%96%201%20%D0%95%D1%84%D0%B8%D0%BC%D0%BE%D0%B2%D0%B0.pdf.

25. ЄС сприяє реалізації Транспортної стратегіїУкраїни [Електронний ресурс]// ЄС в Україні / Новини співпраці. – Режим доступу : https://euukrainecoop.net/2013/08/02/transport/

26. Жовтяк Г. А. Теоретико-методичні підходи до визначення поняття “транспортна інфраструктура регіону” [Електронний ресурс] / Г. А. Жовтяк // Ефективна економіка / Дніпропетр. аграрний екон. ун-т. – 2011. – № 11. – Режим доступу : http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=792.

27. Зазуля Г. И. Проблемы организация грузовых перевозок железнодорожным транспортом [Електронний ресурс] / Г. И. Зазуля. –Режим доступу : http://www.aticmd.md/wp-content/uploads/2013/04/S_2_A_03_Zazulea_10.pdf.

28. Зінь Е. А. Основи зовнішньоекономічної діяльності : підруч. для ВНЗ / Е. А.Зінь, Н. С. Дука. – Київ : Кондор, 2009. – 432 с.

29. Зовнішня торгівля України послугами з країнами ЄС за 2014 рік[Електронний ресурс] // Державна служба статистики України. – Режим доступу : http://www.ukrstat.gov.ua/

30. Иншакова А. О. Основные тенденции развития современной политики в области транспортного права Европейского Союза / А. О. Иншакова // Транспортное право. Международное, публичное и частное право. – 2006. – № 1(28). – С. 7–12.

31. Інвестологія: наука про інвестування : навч. посібн. / С. К. Реверчук, Н. Й. Реверчук, І. Г. Скоморович [та ін.]. – Київ : Атіка, 2001. – 264 с.

32. Інформація про водний транспорт України [Електронний ресурс] / Міністерство інфраструктури України. – Режим доступу : http://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html (дата звернення: 11.01.2016).

33. Інформація щодо реалізації протягом 2014 року Транспортної стратегії України на період до 2020 року [Електронний ресурс] / Міністерство інфраструктури України. – Режим доступу : http://mtu.gov.ua/news/86.html

34. Інфраструктурні інвестиції [Електронний ресурс] // Моя дорога. – Режим доступу : http://www.myroad.org.ua/Інфраструктурні інвестиції.

35. Інфраструктурні проекти з ЄБРР та ЄІБ [Електронний ресурс] / Міністерство інфраструктури України. – Режим доступу : http://mtu.gov.ua/content/infrastrukturni-proekti-z-ebrr-ta-eib.html?PrintVersion.

36. Козак Ю. Г. Зовнішньоекономічна діяльність підприємств : навч. посібник / Ю. Г. Козак, Н. С. Логвинова, І. Ю. Співаченко. – 2-ге вид, перероб. та доп. – Київ : Центр видавн. л-ри, 2006. – 792 с.

37. Козаченко Д. М.Транспортне забезпечення експорту українських товарів до ЄС / Д. М. Козаченко, А. М.Окороков, С. В.Гревцов // Вісник Академії митної служби України. Серія: Технічні науки. – 2014. – № 2. – С. 141–148.

38. Кондратьев В. Инфраструктура как фактор экономического роста [Електронний ресурс] / В. Кондратьев // Перспективы : сетевое издание Центра исследований и аналитики Фонда исторической перспективы. – Режим доступу : http://www.perspektivy.info/table/infrastruktura_kak_faktor_ekonomicheskogo_rosta_2010-11-10.htm

39. Лебедева Н. А. Разработка основ методики формирования информационной базы для поддержки принятия решений при создании инвесиционного проекта развития мультимодальной транспортной сети / Н. А. Лебедева // Агросвіт. – 2014. – № 21. – С. 35–48.

40. Логістика: теорія та практика : навч. посіб. / В. М. Кислий, О. А. Біловодська, О. М. Олефіренко, О. М. Смоляник. – Київ : Центр учбової л-ри, 2010. – 360 с.

41. Максимова С. Ю. Инновационные технологии в управлении развитием транспортно-логистической инфраструктуры региона / С. Ю. Максимова // Инновации в экономике, управлении иобразовании: монография. – Ставрополь: СИЭУ ФПГТУ, 2009. – С. 41–42.

42. Матеріали Всеукраїнської асоціації автомобільних перевізників [Електронний ресурс] // Всеукраїнська асоціація автомобільних перевізників. – Режим доступу : http://vaap.org.ua/?p=16701

43. Медвідь Л. І. Транспортна інфраструктура як важливий чинник розвитку туристичної галузі регіону [Електронний ресурс] / Л. І. Медвідь // Геополітика і екогеодинаміка регіонів / Таврійський національний університет імені В. І. Вернадського. – 2014. – № 10. – С. 154–157. – Режим доступу : http://geopolitika.crimea.edu/arhiv/2014/tom10-v-2/029medv.pdf

44. Мельник Ю. Формування стратегічних пріоритетів України на міжнародному ринку послуг / Ю. Мельник // Вісник ТНЕУ. – 2007. – № 4. – С. 72–84.

45. Мировой опыт создания и развития сети автомобильных дорог. – Москва : Гос. Совет РФ, 2006. – 148 с.

46. Мямлін С. В. Підвищення конкурентоспроможності залізниць за рахунок використання бімодальних технологій перевезень / Мямлін С. В., Д. М. Козаченко, С. В. Гревцов // Українські залізниці. – 2014. – № 12. – С. 20–23.

47. Неруш Ю. М. Логистика : учеб. для вузов / Ю. М. Неруш. –Москва : ЮНИТИ-ДАНА, 2000. – 495 с.

48. Орлова В. М. Європейська транспортна політика: орієнтири для залізничного транспорту України / В. М. Орлова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2010. – № 31. – С. 52–56.

49. Пікулик О. Б. Пріоритетні напрями розвитку транспортної системи Західного регіону України в умовах європейської інтеграції / О. Б. Пікулик // Науковий вісник Волинського національного університету ім. Лесі Українки. – 2008. – № 7. – С. 284–291. – (Серія: Економічні науки).

50. План розвитку транспорту країн-сусідів ЄС [Електронний ресурс] // EuropeanUnionExternalAction. – Режим доступу :http://eeas.europa.eu/ delegations/ukraine/documents/enp_trasport_plan__memo.pdf

51. Політичнаекономія : навч. посібник / К. Т. Кривенко, В. С. Савчук, О. Бєляєв [та ін.] ; за ред. К. Т. Кривенка. – Київ : КНЕУ, 2001. – 508 с.

52. Потеева М. А. Роль транспортной системы в устойчивом развитии экономики Крыма / М. А. Потеева //Культура народов Причерноморья. – 2004. – № 56. – Т.2. – С.123–131.

53. Почему страны-члены ЕС до сих пор так пассивно относились к регулированию транспортных проблем?[Електронний ресурс] // Балтийский курс: междунар. журн. для деловых людей. – Режим доступу: http://www.baltic-course.com/archive/rus/index.htm-read=210.htm

54. Право ЄС: підручник / за ред. В. І. Муравйова. – Київ :Юрінком Інтер, 2011. – 704 с.

55. Приходько І. Особливості взаємної торгівлі України та країн ЄС / І. Приходько // Вісник Львівського університету. Сер. міжнародні відносини. – 2012. – № 7. – Вип. 31. – С. 231–237.

56. Про заснування Європейського економічного співтовариства: договір. Рим, 25 березня 1957 р.[Електронний ресурс] // Юрінфо / Нормативні акти. – Режим доступу: http://www.yur-info.org.ua/doc/447.jsp (дата звернення: 01.08.2015).

57. Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспортуна 2010–2019 роки: постанова Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1390 [Електронний ресурс] // База даних «Законодавство України» /ВР України. – Режим доступу:http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF

58. Про затвердження зразка бланка, технічного опису та Порядку оформлення, видачі, обміну, пересилання, вилучення, повернення державі, знищення посвідчення члена екіпажу: постанова Кабінету Міністрів України від 12 листопада 2014 р. № 622 [Електронний ресурс] // База даних «Законодавство України» / ВР України. – Режим доступу : http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/622-2014-%D0%BF

59. Про затвердження Концепції реформування транспортного сектору економіки: постанова Кабінету Міністрів України від 11 листопада 2000 р. № 1684[Електронний ресурс] // База даних «Законодавство України» / ВР України. – Режим доступу : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1684-2000-%D0%BF

60. Про затвердження Положення про Державну авіаційну службу України: постанова Кабінету Міністрів України від 8 жовтня 2014 р. № 520 [Електронний ресурс] // База даних «Законодавство України» / ВР України. – Режим доступу : http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/520-2014-%D0%BF

61. Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті: постанова Кабінету Міністрів України від 11 лютого 2015 р. № 103 [Електронний ресурс] // База даних «Законодавство України» / ВР України. – Режим доступу : http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/103-2015-%D0%BF

62. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 № 232/94-ВР[Електронний ресурс] // База даних «Законодавство України» / ВР України. – Режим доступу : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80

63. Проект Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо реформування системи управління автомобільними дорогами загального користування [Електронний ресурс] // Верховна Рада України / офіційний веб-портал. – Режим доступу : http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=52406

64. Публічне акціонерне товариство «Українська залізниця»: загальна інформація [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.uz.gov.ua/about/general_information/

65. Рибчук А. В. Стратегія розвитку глобальної виробничої інфраструктури / А. В. Рибчук // Актуальні проблеми міжнародних відносин. – Київ : Київ. нац. ун-т імені Тараса Шевченка. Ін-т міжнар. відносин. – 2008. – Вип. 72(1). – С. 171–176.

66. Розміщення продуктивних сил: підручник / В.В. Ковалевський, О. Л. Михайлюк, В. Ф. Семенов [та ін.].– Київ : Т-во «Знання», КОО, 1998. – 501 с.

67. Рябченко О. П. Економічні методи державного управління в період реформування економіки / О. П. Рябченко // Вісник Університету внутрішніх справ. – Харків, 1999. – Вип. 9. – С. 327–334

68. Савощенко А. С. Інфраструктура товарного ринку: навч. посібник [Електронний ресурс] / А. С. Савощенко. – Київ : КНЕУ, 2004. – Режим доступу : http://buklib.net/books/21915/савощенко

69. Садловська І. П. Стратегічне управління національною транспортною інфраструктурою України : монографія / І. П. Садловська. – Київ : ПП «Сердюк В. Л.», 2011. – 356 с.

70. Статистичні дані в галузі авіатранспорту [Електронний ресурс] / Міністерство інфраструктури України. – Режим доступу : http://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-v-galuzi-aviatransportu.html

71. Статистичні дані по галузі автомобільного транспорту [Електронний ресурс] / Міністерство інфраструктури України. – Режим доступу : http://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-po-galuzi-avtomobilnogo-transportu.html

72. Статистичні дані про Українські залізниці [Електронний ресурс] / Міністерство інфраструктури України. – Режим доступу : http://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-pro-ukrainski-zaliznici.html

73. Татам А. Право ЄС / А. Татам. – Київ : Абрис, 1998. – 424 с.

74. Технічний стан автомобільних доріг загального використання [Електронний ресурс] / Міністерство інфраструктури України. – Режим доступу : http://mtu.gov.ua/content/tehnichniy-stan-avtomobilnih-dorig-avtomobilnih-dorig-zagalnogo-vikoristannya.html

75. Только вперед: как транспорт может обеспечить рост ВВП Украины на 30% [Електронний ресурс] / BusinessViews. – Режим доступу : http://businessviews.com.ua/ru/economy/id/gid-po-transportnoj-sisteme-1291/

76. Торговельна політика України: перспективи і пріоритети інтеграції. – Київ : Світовий банк, 2004. – 174 с.

77. Транспортная инфраструктура Украины изношена почти на 100% [Електронний ресурс] // Кореспондент.net. – Режим доступу : http://korrespondent.net/ukraine/3713116-transportnaia-ynfrastruktura-ukrayny-yznoshena-pochty-na-100

78. Транспортная отрасль Украины потеряла шесть позиций в рейтинге глобальной конкурентоспособности [Електронний ресурс] // Центр транспортних стратегий. – Режим доступу : http://cfts.org.ua/news/2016/09/28/transportnaya_otrasl_ukrainy_poteryala_shest_pozitsiy_v_reytinge_globalnoy_konkurentosposobnosti_36689

79. Укравтодор: вдосконалення стану дорожньої мережі – необхідна передумова модернізації України [Електронний ресурс] // Урядовий портал /

Прес-служба Державного агентства автомобільних доріг. – Режим доступу : http://www.kmu.gov.ua/control/publish/article?art_id=247977100

80. Украинских перевозчиков не пускают в Европу [Електронний ресурс] // ООО «Авто-Моби». – Режим доступу : http://www.avtoperevozka.at.ua/publ/novosti/novosti/ukrainskikh_-perevozchikov_ne_puskajut_ v_evropu/4–1–0–99

81. Україна у глобальних рейтингах [Електронний ресурс] // Українська правда. – Режим доступу : http://www.pravda.com.ua/cdn/graphics/rating/index.html

82. Фастовець О. О. Розвиток транспортної системи з найдавніших часів до початку XX ст. як чинник виникнення туристичної галузі / О. О. Фастовець // Туристично-краєзнавчі дослідження. – Київ : Держ. підприємство “Національна туристична організація”, 2002. – Вип. 4. – С. 418–443.

83. Філіпенко О. В. Правовий механізм регулювання спільної транспортної політики Євросоюзу : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец.12.00.11 “Міжнародне право” / О. В. Філіпенко. – Київ, 2004. – 16 с.

84. Чайковская Ю. В. Страны Европейского Союза на мировом рынке автомобильных грузоперевозок [Електронний ресурс] / Ю. В. Чайковская // Ин-т бизнеса и менеджмента технологий БГУ. – Режим доступу : http://www.sbmt.bsu.by

85. Щербанин Ю. А. Транспорт и экономический рост: взаимосвязь и влияние / Ю. А. Щербанин // Евразийская экономическая интеграция. –2011. – № 3 (12). – С. 65–78.

86. Щодо перспективних напрямів співробітництва України з країнами ЄС у реалізації потенціалу транспортної системи України. Аналітична записка [Електронний ресурс] / Національний інститут стратегічних досліджень. – Режим доступу : http://www.niss.gov.ua/articles/579/

87. Agenor P-R., Moreno-Dodson B. Public infrastructure and growth: New channels and policyimplications / P-R. Agenor, B. Moreno-Dodson // World Bank Policy Research.– Washington, 2006. – November. – P. 4064.

88. Air [Електронний ресурс] // Mobility and Transport. – Режим доступу : https://ec.europa.eu/transport/modes/air_en

89. Ali I., Pernia E. M. Infrastructure and poverty reduction: What is the connection? / I. Ali, E. M. Pernia // ERD Policy. – Manila, 2003. – Brief № 13. – Economics and Research Department. – Asian Development Bank. – P. 265–277.

90. Archive of European integration [Електронний ресурс] / University of Pittsburg. – Режим доступу : http://aei.pitt.edu/view/eusubjects/H033006.html

91. Aschauer D. Is public expenditure productive? / D. Aschauer // J Monet Econ. – № 23. – P. 177–200.

92. AutoNews.ru.2006. 20.02.

93. Banister D., Button K. Transport in a Free Market Economy / D.Banister, K. Button. – London: Macmillan, 1991. – 255 p.

94. Barro R. Government Spending in a Simple Model of Endogenous Growth / R.Barro // Journal ofPolitical Economy. – 1988. – Vol. 98. – № 5. – P. 102–125.

95. Calderon C., Serven L. The effects of infrastructure development on growth and incomedistribution / C. Calderon, L. Serven // World bank policy research working paper.World Bank. – Washington, 2004. –Vol. 3400. – P. 98–123.

96. Chen B-L., Lee S-F. Congestible public goods and local indeterminacy: a two sectorendogenous growth model / B-L. Chen, S-F. Lee // Econ. Dyn. Control. – 2007. – № 31(7). – P. 2486–2518.

97. Development of the common transport policy. Commission memorandum to the Council(submitted on 8November 1971). – 1971. – SEC(71) 3923. 5 November.

98. Dollar D., Kraay A. Growth is good for the poor / D. Dollar, A. Kraay // Econ. Grow. – 2002. – № 7(3). – P. 195–225.

99. Economic Statistics and Indicators by Country and Region (2014) [Електронний ресурс]// EconomyWatch. – Режим доступу : http://www.economywatch.com/economic-statistics/country/

100. Eicher T., Turnovsky S. J. Scale, congestion, and growth / T. Eicher, S. J. Turnovsky // Economica. 2000. – № 67(267). – P. 325–346.

101. Estache A., Fay M. Current debates on infrastructure policies / A. Estache, M. Fay // Commissionon Growth and Development. – 2009. –P. 49.

102. EU transport in figures – statistical pocketbook 2010. – Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2010.– 134 p.

103. EU transport in figures – statistical pocketbook 2011. – Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2011.– 136 p.

104. EU transport in figures – statistical pocketbook 2012.– Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2012.– 138 p.

105. EU transport in figures – statistical pocketbook 2013. – Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2013.– 138 p.

106. EU transport in figures – statistical pocketbook 2014. – Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2014.– 150 p.

107. Exportsofgoodsandservicesin % ofGDP [Електронний ресурс]// Eurostat / Your Key to European Statistic. – Режим доступу : http://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=tet00003&plugin=1

108. Extra-EU28 trade, by Member State, total product [Електронний ресурс]// Eurostat / Your Key to European Statistic. – Режим доступу : http://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=tet00055&plugin=1

109. Fanta F., Upadhyay M. Poverty reduction, economic growth and inequality in Africa / F.Fanta, M.Upadhyay //Applied Econ. Letters.– 2009. – № 16(18). – P. 1791–1794.

110. Fourie J. Economic infrastructure in South Africa: a review of definitions, theory andempirics / J. Fourie // South Afr. J Econ. – 2006. – № 74(3). – P. 530–556.

111. Futagami K., Morita Y., Shibata A. Dynamic analysis of an endogenous growth model withpublic capital / K. Futagami, Y. Morita, A. Shibata // Scand J Econ. – 1993. –№ 95(4). – P. 607–625.

112. Gramlich E. M. Infrastructure investment: a review essay / E. M. Gramlich // Econ Lit. – 1994. – № 32(3). – P. 1176–1196.

113. Hanmer L., Naschold F. Attaining the international development targets: will growth beenough? / L. Hanmer, F. Naschold // Dev. Policy Rev. – 2000. – № 18(1). – P. 11–36.

114. Harris C. C. New developments and extensions of the multiregional multi-industry forecasting model / C. C. Harris // JournalofRegionalScience. – 1980. – P. 159–171.

115. Imports of goods and services in % of GDP[Електронний ресурс] // Eurostat / Your Key to European Statistic. – Режим доступу : http://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=tet00004&plugin=1

116. Infrastructure – TEN-T – Connecting Europe [Електронний ресурс] // Mobility and Transport. – Режим доступу : http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/index_en.htm

117. International Cooperation and Coordination [Електронний ресурс] // Mobility and Transport. – Режим доступу : http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/international_en

118. International Scorecard [Електронний ресурс] // WorldBank. – Режим доступу : http://lpi.worldbank.org/international/scorecard/radar/254/C/AUT/2016#chartarea

119. International trade in goods, relative to GDP [Електронний ресурс] // Eurostat / Your Key to European Statistic. – Режим доступу : http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:International_trade_in_goods,_relative_to_GDP,_2003%E2%80%9313_(%25_of_GDP)_ENPE.png

120. Kalaitzidakis P., Kalyvitis S. On the macroeconomic implications of maintenance in publiccapital / P. Kalaitzidakis, S. Kalyvitis // Public Econ. – 2004. – № 88(3–4). – P. 695–712.

121. Kwon E. Infrastructure, growth and poverty reduction in Indonesia: a cross-sectionalanalysis / E. Kwon // Paper presented at the ADBI workshop on transport infrastructure and povertyreduction, ADB.– Manila, 2005. – 18–22 July.

122. Lopez H., Serven L. The mechanics of growth-poverty-inequality relationship / H. Lopez, L. Serven // The WorldBank.– 2004. – № 33. – P. 78.

123. Mazzenga E., Ravn M. International Business Cycles: The Quantitative Role of Transportation Costs / E.Mazzenga, M.Ravn // WorkingPaper № 3530. CEPR. – London, 2002. – P. 9–13.

124. Ohdoi R. Productive government spending, patterns of specialisation and economic growthin a small open economy / R. Ohdoi // Econ Rev. – 2007. – № 58. – P. 127–146.

125. Regional transport statistics. 2005 [Електронний ресурс] // Eurostat / Your Key to European Statistic. – Режим доступу : http://ec.europa.eu/eurostat/data/database

126. Regional transport statistics. 2010 [Електронний ресурс] // Eurostat / Your Key to European Statistic. – Режим доступу : http://ec.europa.eu/eurostat/data/database

127. Regional transport statistics. 2011 [Електронний ресурс] // Eurostat / Your Key to European Statistic. – Режим доступу : http://ec.europa.eu/eurostat/data/database

128. Regional transport statistics. 2012 [Електронний ресурс] // Eurostat / Your Key to European Statistic. – Режим доступу : http://ec.europa.eu/eurostat/data/database

129. Regional transport statistics. 2013 [Електронний ресурс] // Eurostat / Your Key to European Statistic. – Режим доступу : http://ec.europa.eu/eurostat/data/database

130. Regional transport statistics. 2014 [Електронний ресурс] // Eurostat / Your Key to European Statistic. – Режим доступу : http://ec.europa.eu/eurostat/data/database

131. Reil [Електронний ресурс] // Mobility and Transport. – Режим доступу :https://ec.europa.eu/transport/modes/rail_en

132. Rivas L. A. Income taxes, spending composition and long-run growth / L. A. Rivas // Eur. Econ. Rev. – 2003. – № 47(3). – P. 477–503.

133. Romp W., de Haan J. Public capital and economic growth: A critical survey / W. Romp, J. deHaan // European Investment Bank. – Luxemburg, 2005. – P.10.

134. Stevens H. Transport Policy in the European Union / H.Stevens. – New York : Pal grave Macmillan, 2004. – 296 p.

135. Towards an integrated transport system freight focus. Research contributing to integration and interoperability across Europe. Commission of the European Communities. – Brussels, 01.05.2010. – 30 p.

136. Trade in goods with the EU–28 [Електронний ресурс] // Eurostat / Your Key to European Statistic. – Режим доступу : http://ec.europa.eu/ eurostat/statistics-explained/index.php/File:Trade_in_goods_with_the_EU–28,_2003,_2008_and_2013_(%C2%B9)_(million_EUR)_ENPE.png

137. Trade volume indices, by reporting country[Електронний ресурс] // Eurostat / Your Key to European Statistic. – Режим доступу : http://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=tet00001&plugin=1

138. Tsoukis C., Miller N. J. Public services and endogenous growth / C. Tsoukis, N. J. Miller // Policy Model. – 2003. – № 25(3). – P. 297–307.

139. VERA3, Cross-border enforcement of road traffic violations. Project funded by the CEC, Directorate-Cieneral for Energy and Transport. – 40 p.

140. Volume of freight transport relative to GDP[Електронний ресурс] // Eurostat / Your Key to European Statistic. – Режим доступу :

http://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=tsdtr230&plugin=1

141. White Paper. European transport policy for 2010: time to decide. Commission of the European Communities. Brussels, 12.09.2001. COM(2001) 370 final.– 124 p.

142. World Bank World development report 1994: Infrastructure for development // The WorldBank. – Washington, 1994. – 18 p.

143. Yakita A. Elasticity of substitution in public capital formation and economic growth / A. Yakita // Macroecon. – 2004. – № 26(3). – P. 391–408.

ДОДАТКИ

ДОДАТОК А

Динаміка річного обсягу автомобільних вантажних перевезень країн-членів ЄС упродовж 2000–2014 рр., (1 000 т,млнткм)

Країна	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014
ЄС (27)	:	:	:	:	14 927 927	13 964 150	13 869 756
Бельгія	346 746	337 913	297 879	296 189	289 203	291 380	300 608
Болгарія	:	:	146 563	129 922	135 328	140 274	160 127
Чехія	466 030	461 162	370 115	355 911	349 278	339 314	351 517
Данія	191 533	206 489	149 344	165 708	178 006	176 354	173 917
ФРН	2 767 666	2 765 459	2 769 201	2 734 605	2 986 736	2 891 837	2 938 702
Естонія	26 103	29 880	30 088	27 315	32 913	31 321	31 080
Ірландія	278 037	297 413	142 126	123 116	109 661	106 465	107 222
Греція	443 941	432 846	644 528	577 442	505 986	400 124	480 794
Іспанія	2 012 563	2 210 372	1 710 946	1 566 270	1 466 146	1 238 703	1 124 480
Франція	2 076 659	2 059 715	1 939 431	2 015 493	2 090 616	2 008 370	1 999 869
Хорватія	:	:	92 862	74 980	74 657	65 453	67 512
Італія	1 424 490	1 508 701	1 468 954	1 527 763	1 339 672	1 121 313	1 023 872
Кіпр	43 150	53 726	28 523	32 247	26 050	22 964	16 122
Латвія	46 447	52 169	37 819	46 808	53 936	52 622	60 610
Литва	51 456	55 333	44 697	44 716	46 019	48 428	52 346
Люксембург	53 001	49 991	52 649	60 725	60 687	54 482	51 480
Угорщина	213 153	228 891	229 808	199 848	182 839	165 514	169 211
Нідерланди	614 485	613 145	616 903	564 841	561 051	538 475	604 692
Австрія	283 382	288 197	336 691	331 034	344 737	333 963	325 475
Польща	732 049	863 395	1 170 478	1 216 083	1 322 237	1 245 053	1 300 608
Португалія	325 532	332 854	258 968	222 142	217 186	154 484	148 177
Румунія	:	:	293 422	174 124	183 935	188 611	191 554
Словенія	73 577	82 750	75 287	81 025	75 615	62 759	65 340
Словаччина	178 130	195 488	163 491	143 244	132 690	132 270	129 032
Фінляндія	400 191	399 759	350 588	397 813	317 740	299 397	274 637
Швеція	325 225	354 982	333 837	322 107	330 992	294 939	281 177
Велика Британія	1 779 742	1 780 839	1 460 797	1 521 135	1 588 667	1 624 735	1 507 108
Ліхтенштейн	:	762	575	578	600	550	651
Норвегія	244 373	244 740	257 629	266 814	256 418	251 512	271 349
Швейцарія	:	:	284 157	281 992	303 014	300 479	295 647

ДОДАТОК Б

Інвестиції в економіку країн-членів ЄС упродовж 2000–2014 рр., %ВВП*

Країна	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	Відхи-лення, +/-
ЄС-27	21,71	21,82	20,44	20,57	20,09	19,64	19,79	-1,92
Австрія	24,84	23,11	21,60	22,57	22,55	22,18	22,42	-2,42
Болгарія	20,41	18,57	19,91	20,25	19,47	18,94	19,47	-0,94
Велика Британія	18,68	18,00	16,06	16,12	16,24	16,47	16,74	-1,94
Іспанія	26,23	29,89	23,03	21,42	19,75	18,52	19,14	-7,09
Італія	20,49	21,15	19,93	19,64	18,33	17,42	16,78	-3,71
ФРН	21,74	19,06	19,33	20,16	20,05	19,78	19,84	-1,90
Польща	20,48	18,63	19,81	20,31	19,43	18,82	18,94	-1,54
Португалія	27,37	23,10	20,53	18,42	15,84	14,59	14,55	-12,82
Румунія	20,67	22,92	24,85	27,16	27,51	27,95	28,12	7,45
Словаччина	30,16	27,35	22,19	24,15	21,32	20,44	21,32	-8,84
Угорщина	24,84	23,89	20,38	19,80	19,12	19,93	20,15	-4,69
Франція	21,42	21,72	22,07	22,41	22,47	22,09	22,48	1,06
Чехія	30,57	28,29	26,96	26,58	26,03	25,14	25,01	-5,56

Чистий національний дохідкраїн-членів ЄС упродовж 2000–2014 рр., %ВВП*

Країна	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	Відхи-лення, +/-
ЄС-27	86,1	86,5	85,4	85,4	85,1	85,0	85,2	-0,9
Австрія	83,2	83,5	84,0	83,5	83,3	83,0	83,1	-0,1
Болгарія	86,0	85,9	83,3	82,7	85,0	85,8	85,9	-0,1
Велика Британія	88,3	91,0	89,7	90,2	88,3	87,5	87,6	-0,7
Іспанія	86,5	84,5	82,8	81,9	82,4	82,8	82,9	-3,6
Італія	84,7	84,5	82,4	82,1	81,7	81,4	81,5	-3,2
ФРН	84,2	86,4	86,9	87,3	87,3	87,8	87,9	3,7
Польща	86,3	85,1	85,5	85,6	85,2	85,3	85,4	-0,9
Португалія	82,1	81,5	79,0	78,2	78,3	79,1	79,1	-3
Румунія	79,1	78,6	81,0	79,8	79,9	80,1	80,5	1,4
Словаччина	78,7	77,9	78,7	78,8	78,6	78,0	78,2	-0,5
Угорщина	76,8	80,1	78,8	78,4	77,9	77,9	80,1	3,3
Франція	89,6	89,0	88,1	88,0	87,5	87,4	87,5	-2,1
Чехія	77,6	77,3	73,5	74,1	73,2	73,8	73,9	-3,7

Дохід від інвестицій країн-членів ЄС упродовж 2000–2014 рр., млн євро

Країна	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	Відхи-лення, +/-
ЄС-27	581179	581250	581250	652053	661218	661325	661154	79975
Австрія	10271	10271	10271	11498	11545	11572	11593	1322
Болгарія	10	12	14	-15	24	26	27	17
Велика Британія	93647	93647	93647	115875	98927	98995	98999	-5352
Іспанія	27573	27573	27573	24676	20176	20179	20189	-7384
Італія	21291	21291	21291	24198	20414	20514	20534	-757
ФРН	68179	68358	68358	77677	78572	78572	78648	10469
Польща	932	963	963	1096	1545	1550	1549	617
Португалія	5435	5435	5435	3484	2229	2232	2234	-3201
Румунія	-132	-112	-112	48	46	46	47	179
Словаччина	374	374	374	317	238	242	249	-125
Угорщина	1032	1092	1092	1292	1592	1625	1653	621
Франція	58356	58356	58356	54415	64895	64914	64935	6579
Чехія	825	825	825	852	1749	1752	1756	931

ДОДАТОК В

Описова матриця впливу інвестицій у транспортну інфраструктуру на економічне зростання країн-членів Європейського Союзу протягом досліджуваного періоду

Експорт у країни світу загалом, млрд євро	Експорт у країни ЄС-27, млрд євро	Імпорт з країн світу загалом, млрд євро	Імпорт з країн ЄС-27, млрдєвро	Обсяг вантажних перевезень по відношенню до ВВП, %	Модальна частка вантажного транспорту, %	Вантажні перевезення залізницею, тис.т	Вантажні перевезення автомобільним транспортом, тис.т	Вантажні перевезення водним транспортом, тис.т	Прямі іноземні інвестиції, млнєвро	Інвестиції, % ВВП	Дохід від інвестицій, млн євро	Інвестиції в економіку, % ВВП	ВВП, млрд дол США	ВВП на одну особу, дол. США	Чистий національний дохід, % ВВП	Інвестиції у розвиток транспортної інфраструктури, млн євро	Індекс споживчих цін	Рівень безробіття, %	ВВП, у поточних цінах, млрд Євро	Витрати на інновації, млн євро	Витрати на оплату праці/ місяць, Євро	Індекс промислового виробництва	Обсяг промислового виробництва	Індекс виробництва будівельної галузі	Валове нагромадження в промисловості	Частка відновлюваних джерел енергії у валовому кінцевому споживанні енергії
975,5	754,3	999,7	799,1	100	19,7	1895247	15573478	523975	2202936,3	21	551456	21.71	54	21300	86,1	1200871	126	7,48	29348,73	1270247	1925	102,57	17166785	109,38	8162547	8,3
1067,8	945,9	1178,5	994,7	104,7	17,7	1752673	15341328	523714	2459744,5	21,4	575143	21.82	11510	23200	86,5	1204574	125,5	6,795	29458,72	1270554	1975	102,57	17159875	109,38	6159875	8,7
3889,738	2540,128	3977,376	2468,284	98,6	17,1	1596,643	15175312	525062	2573235	20,1	581250	20.44	12794	25300	85,4	1207656	123,2	7,462	29517,61	126427	1983	100	17161473	100	7161473	12,5
4451,211	2734,254	4362,355	2804,507	97,1	18,3	1709245	15002584	521252	2664870,7	20,2	652053	20.57	13177	26000	85,4	1214568	125,9	7,854	29598,15	1271054	2015	103,12	17162547	98,59	8162547	12,9
4758,275	2853,475	4465,478	2856,753	94,9	18,1	1699472	14029603	526402	2648012,4	19,7	661218	20.Вер	13428	26500	85,1	1227621	124,2	6,752	29624,57	1271247	2045	100,94	17163789	92,92	9163789	14,3
4874,321	2899,489	4478,943	2899,475	96	17,8	1735341	13937268	528050	2603533,9	19,2	662458	19.64	13541	26600	85,0	1239379	125,6	6,245	29729,65	1271274	2075	100,45	17164578	91,27	9164578	15
4996,565	2934,475	4481,348	2945,557	96,2	17,9	1739749	13347085	528862	2697882,7	19,3	668541	19.79	13944	27400	85	1245719	125,4	6,458	29779,69	1271337	2101	101,57	17166055	93,94	9166055	20

ДОДАТОК Г

Кореляційна матриця впливу інвестицій в транспортну інфраструктуру на економічне зростання країн-членів Європейського Союзу протягом досліджуваного періоду

Correlations (Spreadsheet2) Marked correlations are significant at p <0,05000 N=4 (Casewise deletion of missing data)

	Експорт у країни світуз агалом, млрд євро	Експорт у країни ЄС-27, млрд євро	Імпорт з країн світу загалом, млрд євро	Імпорт з країн ЄС-27, млрд євро	Частка обсягу вантажних перевезень у ВВП, %	Модальначастка вантажного транспорту, %	Вантажні перевезення залізницею, тис.т	Вантажні перевезення авто-мобільним транспортом, тис.т	Вантажні перевезення водним транспортом, тис.т	Прямі іноземні інвестиції, млн євро	Інвестиції, % ВВП	Дохід від інвестицій, млн євро	Інвестиції в економіку, % ВВП	ВВП, млрдол. США	ВВП на одну особу, дол. США	Чистий національний дохід, % ВВП	Інвестиції у розвиток транспорт-ної інфраструктури, млн євро	Індекс споживчих цін	Рівень безробіття, %	ВВП, у поточнихцінах, млрд євро	Витрати на інновації, млн євро	Витрати на оплату праці/ місяць, євро
Експорт у країни світу загалом, млрд євро	1,00	1,00	0,99	1,00	-0,85	0,90	0,98	-0,97	0,90	0,77	-0,91	0,99	0,17	0,95	0,95	0,30	0,96	0,90	-0,95	0,92	0,98	0,96
Експорт у країни ЄС-27, млрд євро	1,00	1,00	0,99	1,00	-0,85	0,90	0,99	-0,97	0,89	0,75	-0,91	0,99	0,17	0,95	0,95	0,32	0,96	0,90	-0,95	0,92	0,98	0,96
Імпорт з країнсвіту загалом, млрд євро	0,99	0,99	1,00	0,99	-0,92	0,95	1,00	-0,93	0,81	0,71	-0,86	1,00	0,31	0,90	0,89	0,32	0,91	0,85	-0,93	0,85	1,00	0,90
Імпорт з країн ЄС-27, млрд євро	1,00	1,00	0,99	1,00	-0,86	0,91	0,99	-0,97	0,88	0,76	-0,90	1,00	0,20	0,95	0,94	0,31	0,95	0,89	-0,94	0,91	0,99	0,95
Частка обсягу вантажних перевезень у ВВП, %	-0,85	-0,85	-0,92	-0,86	1,00	-0,98	-0,92	0,75	-0,53	-0,61	0,61	-0,91	-0,65	-0,69	-0,71	-0,16	-0,67	-0,58	0,74	-0,57	-0,93	-0,67
Модальна частка вантажного транспорту, %	0,90	0,90	0,95	0,91	-0,98	1,00	0,95	-0,84	0,63	0,74	-0,67	0,95	0,57	0,80	0,81	0,10	0,76	0,64	-0,77	0,67	0,96	0,77
Вантажні перевезення залізницею, тис.т	0,98	0,99	1,00	0,99	-0,92	0,95	1,00	-0,92	0,81	0,71	-0,86	1,00	0,31	0,89	0,89	0,32	0,90	0,84	-0,93	0,84	1,00	0,90
Вантажні перевезення автомобільним транспортом, тис.т	-0,97	-0,97	-0,93	-0,97	0,75	-0,84	-0,92	1,00	-0,93	-0,88	0,87	-0,95	-0,08	-1,00	-1,00	-0,14	-0,97	-0,87	0,88	-0,95	-0,92	-0,98
Вантажні перевезення водним транспортом, тис.т	0,90	0,89	0,81	0,88	-0,53	0,63	0,81	-0,93	1,00	0,71	-0,95	0,83	-0,27	0,95	0,94	0,36	0,98	0,96	-0,91	1,00	0,80	0,98
Прямі іноземні інвестиції, млн євро	0,77	0,75	0,71	0,76	-0,61	0,74	0,71	-0,88	0,71	1,00	-0,54	0,75	0,21	0,88	0,90	-0,35	0,75	0,55	-0,54	0,72	0,70	0,79
Інвестиції, % ВВП	-0,91	-0,91	-0,86	-0,90	0,61	-0,67	-0,86	0,87	-0,95	-0,54	1,00	-0,87	0,20	-0,88	-0,86	-0,59	-0,96	-1,00	0,98	-0,96	-0,85	-0,94
Дохід від інвестицій, млн євро	0,99	0,99	1,00	1,00	-0,91	0,95	1,00	-0,95	0,83	0,75	-0,87	1,00	0,29	0,92	0,92	0,29	0,92	0,85	-0,92	0,87	1,00	0,92
Інвестиції в економіку, % ВВП	0,17	0,17	0,31	0,20	-0,65	0,57	0,31	-0,08	-0,27	0,21	0,20	0,29	1,00	0,00	0,04	-0,34	-0,10	-0,24	0,03	-0,22	0,33	-0,08
ВВП, млрд дол. США	0,95	0,95	0,90	0,95	-0,69	0,80	0,89	-1,00	0,95	0,88	-0,88	0,92	0,00	1,00	1,00	0,14	0,98	0,88	-0,87	0,96	0,89	0,99
ВВП на одну особу, дол. США	0,95	0,95	0,89	0,94	-0,71	0,81	0,89	-1,00	0,94	0,90	-0,86	0,92	0,04	1,00	1,00	0,09	0,96	0,86	-0,85	0,95	0,89	0,98
Чистий національний дохід, % ВВП	0,30	0,32	0,32	0,31	-0,16	0,10	0,32	-0,14	0,36	-0,35	-0,59	0,29	-0,34	0,14	0,09	1,00	0,35	0,58	-0,59	0,36	0,31	0,30
Інвестиції у розвиток транспортної інфра-структури, млн євро	0,96	0,96	0,91	0,95	-0,67	0,76	0,90	-0,97	0,98	0,75	-0,96	0,92	-0,10	0,98	0,96	0,35	1,00	0,96	-0,95	0,99	0,89	1,00
Індекс споживчих цін	0,90	0,90	0,85	0,89	-0,58	0,64	0,84	-0,87	0,96	0,55	-1,00	0,85	-0,24	0,88	0,86	0,58	0,96	1,00	-0,97	0,97	0,83	0,95
Рівень безробіття, %	-0,95	-0,95	-0,93	-0,94	0,74	-0,77	-0,93	0,88	-0,91	-0,54	0,98	-0,92	0,03	-0,87	-0,85	-0,59	-0,95	-0,97	1,00	-0,92	-0,92	-0,93
ВВП, у поточнихцінах, млрд євро	0,92	0,92	0,85	0,91	-0,57	0,67	0,84	-0,95	1,00	0,72	-0,96	0,87	-0,22	0,96	0,95	0,36	0,99	0,97	-0,92	1,00	0,83	0,99
Витрати на інновації, млн євро	0,98	0,98	1,00	0,99	-0,93	0,96	1,00	-0,92	0,80	0,70	-0,85	1,00	0,33	0,89	0,89	0,31	0,89	0,83	-0,92	0,83	1,00	0,89
Витрати на оплату праці/ місяць, євро	0,96	0,96	0,90	0,95	-0,67	0,77	0,90	-0,98	0,98	0,79	-0,94	0,92	-0,08	0,99	0,98	0,30	1,00	0,95	-0,93	0,99	0,89	1,00

Correlations (Spreadsheet2) Marked correlations are significant at p < ,05000 N=7 (Casewise deletion of missing data)						
	Індекс промислового виробництва	**Обсяг промислового виробництва**	**Індекс виробництва будівельної галузі**	**Валове нагромадження в промисловості**	**Частка відновлюваних джерел енергії у валовому кінцевому споживанні енергії**	**Інвестиції у розвиток транспортної інфраструктури, млн євро**
Індекс промислового виробництва	1,00	-0,00	0,58	-0,26	-0,40	-0,40
Обсяг промислового виробництва	-0,00	1,00	-0,26	0,77	0,37	0,43
Індекс виробництва будівельної галузі	0,58	-0,26	1,00	-0,78	-0,85	-0,87
Валове нагромадження в промисловості	-0,26	0,77	-0,78	1,00	0,70	0,78
Частка відновлюваних джерел енергії у валовому кінцевому споживанні енергії	-0,40	0,37	-0,85	0,70	1,00	0,92
Інвестиції у розвиток транспортної інфраструктури, млн євро	-0,40	0,43	-0,87	0,78	0,92	1,00

ДОДАТОК Д

Описова матриця впливу інвестицій в транспортну інфраструктуру на економічне зростання країн-членів Європейського Союзу 2014 році в середньому по країнах

Країна	Модальна частка автомобільного вантажного транспорту країн ЄС, %	Модальна частка залізничного вантажного транспорту країн-членів ЄС, %	Модальна частка водного вантажного транспорту країн ЄС, %	Динаміка перевезення вантажів залізничним транспортом деяких країн-членів ЄС, тис.т	Динаміка вантажообігу залізничного транспорту деяких країн-членів ЄС, млн ткм.	Прямі іноземні інвестиції, млн євро	ВВП, млрд дол. США	ВВП на одну особу, дол. США	Інвестиції, % ВВП	Інвестиції в економіку, % ВВП	Чистий національний дохід, % ВВП	Дохід від інвестицій, млн євро	Інвестиції у розвиток транспортної інфраструктури, млн євро	Індекс споживчих цін	Рівень безробіття, %	ВВП, у поточних цінах, млрд дол. США	Витрати на інновації, млн євро	Витрати на оплату праці/ місяць, євро	Індекс промислового виробництва	Обсяг промислового виробництва	Індекс виробництва будівельної галузі	Валове нагромадження в промисловості	Частка відновлюваних джерел енергії у валовому кінцевому споживанні енергії
ЄС-27	75,5	17,8	6,8	1739749	620138	12457214	13944	27400	19,3	19,79	85,2	661154	12457	125,4	6,458	29779,69	1271337	2101	101,57	17166055	93,94	9166055	20
Австрія	52,8	42,2	5,2	101245	20145	269500	436,069	51183,05	20,92	22,42	83,1	11593	269	120,87	5	321,943	9074,23	4347	108,28	287543,4	107,28	7543,4	12,4
Болгарія	75,9	9,1	15,1	12648	3015	54210	55,084	7648,2	23,485	19,47	85,9	27	54,5	143,458	12,5	55,084	521,682	437	107,27	35344,3	107,27	3344,3	19
Велика Британія	86,7	13,3	0,1	99985	18712	1557000	2847,6	44141,4	5,049	16,74	87,6	98999	1557	128,182	6,345	2847,6	27843,2	5385	97,58	1820203	98,58	20203	18,5
Іспанія	95,5	4,5	-	18124	7725	779500	1400,48	30113,31	18,012	19,14	82,9	20189	779,7	120,966	24,642	1400,48	13011,798	3146	91,11	30132,4	91,11	132,4	15,4
Італія	86,9	13	0,1	43985	12454	466300	2129,28	35511,75	17,4	16,78	81,5	20534	466,9	119,147	12,57	2129,28	20203,3	2457	91,28	28348,5	92,28	348,5	16,7
ФРН	63,8	23,4	12,6	381245	113548	1335000	3820,46	47200,96	17,701	19,84	87,9	78648	1335	116,35	5,27	3820,46	80,166	4505	107,88	2525612	107,88	25612	12,4
Польща	82,9	17,1	0,1	239964	49124	248200	552,23	14329,78	20,619	18,94	85,4	1549	248	169,331	9,502	552,23	14423,8	1104	114,35	35154,5	114,35	5154,5	15,3
Португалія	94,2	5,8	-	9964	2514	121600	228,168	21747,73	15,703	14,55	79,1	2234	121,7	116,405	14,203	228,168	2321,617	1548	95,06	15473,5	97,06	473,5	14,5
Румунія	57,5	21,8	20,7	57946	13536	84040	202,467	10160,97	22,511	28,12	80,5	47	84	115,354	7,174	202,467	2464,779	630	127,8	4875,5	127,8	875,5	14,9
Словаччина	76,1	21,5	2,5	46875	8132	63990	100,11	18479,68	18,581	21,32	78,2	249	63,2	123,068	13,862	100,11	610,876	1231	124,06	64258,4	124,06	258,4	16,7
Угорщина	75,5	0,6	4,1	48647	9364	112000	129,687	13153,84	18,824	20,15	80,1	1653	112	145,732	8,2	129,687	420100,3	1104	113,31	789635,9	113,31	9635,9	13,5
Франція	80,6	15,1	4,3	87245	36485	1103000	2902,33	45383,63	22,108	22,48	87,5	64935	1103,4	115.682	9,972	2902,33	47159,415	4547	97,77	2458787	97,77	58786,5	14,2
Чехія	79,7	20,2	0,1	83291	15315	144200	200,008	18985,15	22,408	25,01	73,9	1756	144,1	123.453	6,415	200,008	77853,386	1419	110,19	487659,5	110,19	7659,5	12,4

ДОДАТОК Е

Кореляційна матриця впливу інвестицій у транспортну інфраструктуру на економічне зростання країн-членів Європейського Союзу у 2014 р. в середньому за країнами

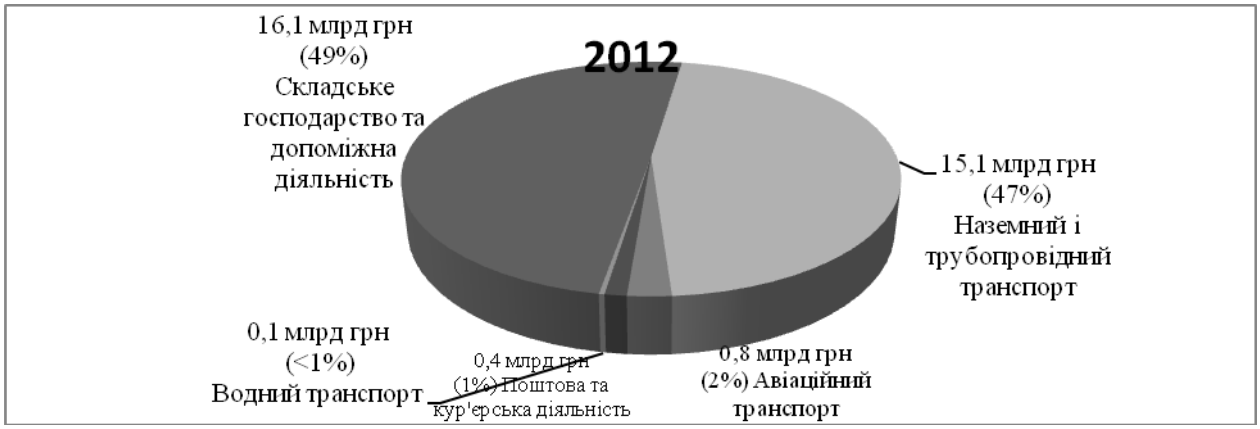
Correlations (Spreadsheet9) Marked correlations are significant at p < ,05000 N=13 (Casewise deletion of missing data)

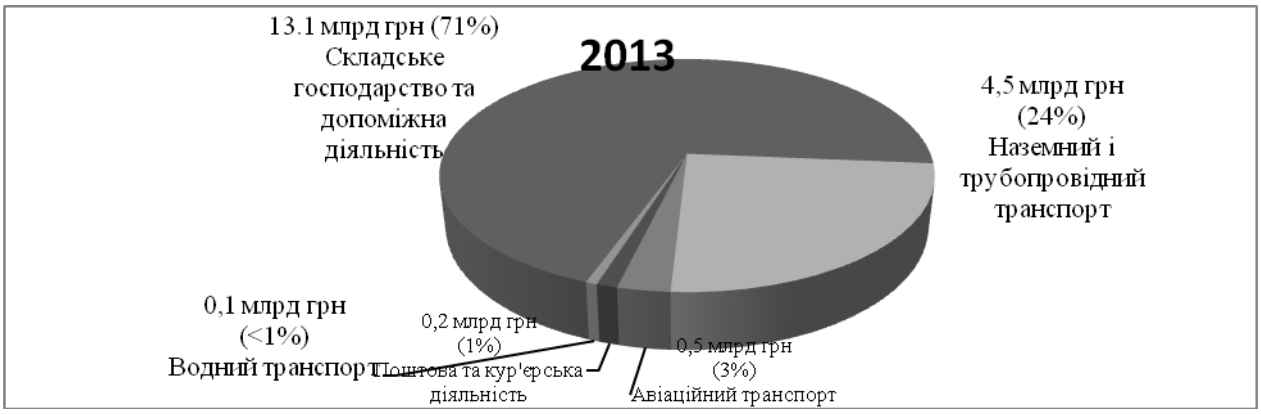
	Модальна частка автомобільного вантажного транспорту країн-членів ЄС, %	Модальна частка залізничного вантажного транспорту країн-членів ЄС, %	Модальна частка водного вантажного транспорту країн-членів ЄС, %	Динаміка перевезення вантажів залізничним транспортом деяких країн-членів ЄС, тис.т	Динаміка вантажообігу залізничного транспорту деяких країн-членів ЄС, млн ткм.	Прямі іноземні інвестиції, млн євро	ВВП, млрд дол. США	ВВП на одну особу, дол. США	Інвестиції, % ВВП	Інвестиції в економіку, % ВВП	Чистий національний дохід, % ВВП	Дохід від інвестицій, , млн євро	Інвестиції у розвиток транспортної нфраструктури, млн євро	Індекс споживчих цін	Рівень безробіття, %	ВВП, у поточних цінах, млрд дол. США	Витрати на інновації, млн євро	Витрати на оплату праці/ місяць, євро
Модальна частка автомобільного вантажного транспорту країн-членів ЄС, %	1,00	-0,75	0,50	-0,11	-0,10	-0,02	-0,01	-0,16	0,18	-0,69	-0,10	-0,06	-0,02	0,03	0,66	-0,02	-0,04	-0,06
Модальна частка залізничного вантажного транспорту країн-членів ЄС, %	-0,75	1,00	-0,44	0,13	0,10	0,05	0,06	0,48	-0,46	0,49	0,05	0,07	0,05	-0,16	-0,55	0,05	-0,09	0,34
Модальна частка водного вантажного транспорту країн-членів ЄС, %	0,50	-0,44	1,00	-0,19	-0,16	-0,12	-0,14	-0,05	0,05	-0,33	-0,11	-0,11	-0,12	-0,45	0,73	-0,13	-0,17	-0,02
Динаміка перевезення вантажів залізничним транспортом деяких країн-членів ЄС, тис.т	-0,11	0,13	-0,19	1,00	1,00	0,98	0,97	0,11	0,09	-0,03	0,31	0,99	0,98	0,02	-0,31	0,98	0,91	0,06
Динаміка вантажообігу залізничного транспорту деяких країн-членів ЄС, млн ткм.	-0,10	0,10	-0,16	1,00	1,00	0,99	0,97	0,10	0,10	-0,03	0,29	1,00	0,99	-0,02	-0,27	0,99	0,92	0,04
Прямі іноземні інвестиції, млн євро	-0,02	0,05	-0,12	0,98	0,99	1,00	0,98	0,13	0,04	-0,08	0,30	0,99	1,00	-0,05	-0,22	1,00	0,93	0,10
ВВП, млрд дол. США	-0,01	0,06	-0,14	0,97	0,97	0,98	1,00	0,26	0,01	-0,15	0,39	0,97	0,98	-0,09	-0,24	0,98	0,88	0,22
ВВП на одну особу, дол. США	-0,16	0,48	-0,05	0,11	0,10	0,13	0,26	1,00	-0,78	-0,27	0,41	0,09	0,13	-0,39	-0,22	0,13	-0,06	0,95
Інвестиції, % ВВП	0,18	-0,46	0,05	0,09	0,10	0,04	0,01	-0,78	1,00	0,24	-0,28	0,10	0,04	0,22	0,25	0,06	0,13	-0,78
Інвестиції в економіку, % ВВП	-0,69	0,49	-0,33	-0,03	-0,03	-0,08	-0,15	-0,27	0,24	1,00	-0,38	-0,05	-0,08	-0,02	-0,34	-0,09	-0,02	-0,29
Чистий національний дохід, % ВВП	-0,10	0,05	-0,11	0,31	0,29	0,30	0,39	0,41	-0,28	-0,38	1,00	0,26	0,30	0,29	-0,14	0,30	0,12	0,51
Дохід від інвестицій, , млн євро	-0,06	0,07	-0,11	0,99	1,00	0,99	0,97	0,09	0,10	-0,05	0,26	1,00	0,99	-0,06	-0,22	1,00	0,93	0,03
Інвестиції у розвиток транспортної інфраструктури, млн євро	-0,02	0,05	-0,12	0,98	0,99	1,00	0,98	0,13	0,04	-0,08	0,30	0,99	1,00	-0,05	-0,22	1,00	0,93	0,10
Індекс споживчих цін	0,03	-0,16	-0,45	0,02	-0,02	-0,05	-0,09	-0,39	0,22	-0,02	0,29	-0,06	-0,05	1,00	-0,11	-0,06	0,08	-0,29
Рівень безробіття, %	0,66	-0,55	0,73	-0,31	-0,27	-0,22	-0,24	-0,22	0,25	-0,34	-0,14	-0,22	-0,22	-0,11	1,00	-0,22	-0,25	-0,19
ВВП, в текуче цінах, млрд дол. США	-0,02	0,05	-0,13	0,98	0,99	1,00	0,98	0,13	0,06	-0,09	0,30	1,00	1,00	-0,06	-0,22	1,00	0,93	0,09
Витрати на інновації, млн євро	-0,04	-0,09	-0,17	0,91	0,92	0,93	0,88	-0,06	0,13	-0,02	0,12	0,93	0,93	0,08	-0,25	0,93	1,00	-0,10
Витрати на оплату праці/ місяць, євро	-0,06	0,34	-0,02	0,06	0,04	0,10	0,22	0,95	-0,78	-0,29	0,51	0,03	0,10	-0,29	-0,19	0,09	-0,10	1,00

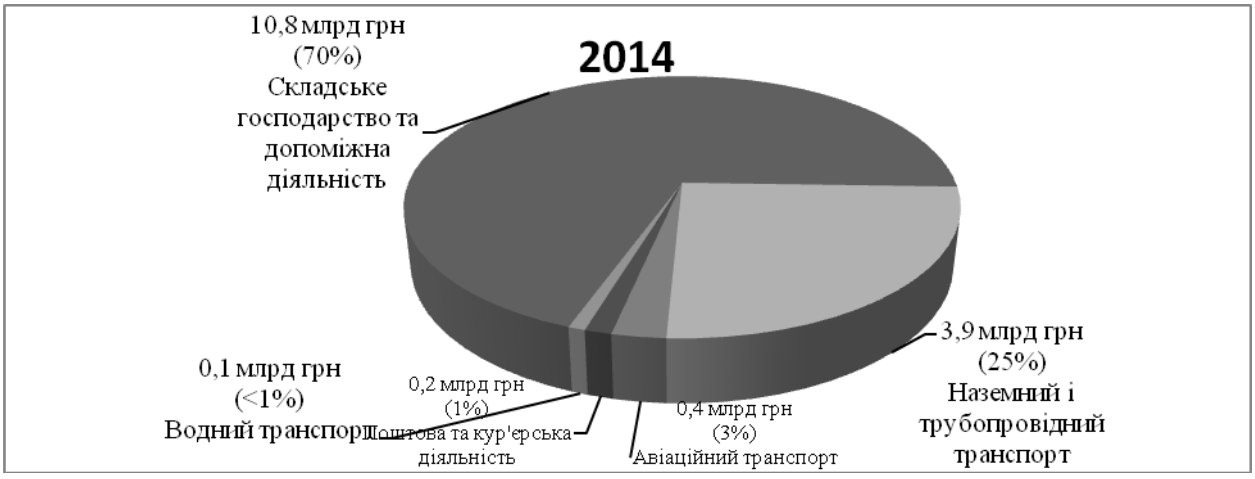
Correlations (Spreadsheet4) Marked correlations are significant at p < ,05000 N=14 (Casewise deletion of missing data)						
	Індекс промислового виробництва	**Обсяг промислового виробництва**	**Індекс виробництва будівельної галузі**	**Валове нагромадження в промисловості**	**Частка відновлюваних джерел енергії у валовому кінцевому споживанні енергії**	**Інвестиції у розвиток транспортної інфра-структури, млн євро**
Індекс промислового виробництва	1,00	-0,16	0,98	-0,12	-0,19	-0,19
Обсяг промислового виробництва	-0,16	1,00	-0,34	0,98	0,48	0,99
Індекс виробництва будівельної галузі	0,98	-0,34	1,00	-0,30	-0,26	-0,37
Валове нагромадження в промисловості	-0,12	0,98	-0,30	1,00	0,53	0,99
Частка відновлюваних джерел енергії у валовому кінцевому споживанні енергії	-0,19	0,48	-0,26	0,53	1,00	0,53
Інвестиції у розвиток транспортної інфраструктури, млн євро	-0,19	0,99	-0,37	0,99	0,53	1,00

ДОДАТОК Є

Розподіл інвестицій транспорту за секторами за 2012-2014 рр., млрд грн.







ДОДАТОК Ж

Взаємозв’язок параметрів економічного зростання України

Параметри економічного зростання		Інвестиції в транспортну інфраструктуру, млн. дол.США	Імпорт, млн. дол. США	Експорт, млн. дол США	Зміна ВВП України відносно попереднього року, %	Перевезення вантажів залізничним транспортом, тис. тонн	Рівень безробіття, %	Індекс споживчих цін, %	Прямі іноземні інвестиції, млн. дол. США	ВВП у фактичних цінах, млн. дол. США
Інвестиції в транспортну інфраструктуру, млн. дол. США	-0,405731137	1								
Імпорт, млн. дол. США	-0,600667448	0,689281361	1							
Експорт, млн. дол США	-0,518949046	0,645297601	0,9824561	1						
Зміна ВВП України відносно попереднього року, %	-0,924140546	0,538987531	0,799079286	0,704185459	1					
Перевезення вантажів залізничним транспортом, тис. тонн	-0,789006047	0,631912428	0,96165201	0,917152469	0,92854606	1				
Рівень безробіття, %	0,440663791	-0,512447733	-0,816787764	-0,723636227	-0,717556736	-0,7863983	1			
Індекс споживчих цін, %	0,724363183	-0,538291825	-0,945543196	-0,901232166	-0,868060112	-0,962246714	0,853601793	1		
Прямі іноземні інвестиції, млн. дол. США	-0,121185251	0,41623096	0,783579278	0,760869453	0,435222885	0,648510569	-0,900731767	-0,756211086	1	
ВВП у фактичних цінах, млн. дол. США	0,947323101	-0,254738339	-0,622161385	-0,571639785	-0,858676257	-0,784122276	0,454137164	0,789014932	-0,220928455	1

Товариство з обмеженою відповідальністю "Агро-Інвест"
р/р 26004010289096 в ПАТ «БАНК ВОСТОК»
МФО 307123, код ЗКПО 31228240
Україна, 80106 Львівська обл., м. Червоноград, вул. Львівська 19
www.agroinvest-ukraine.com тел.+38(03249) 4-60-70 тел/факс 4-99-20

20.12.2016

ДОВІДКА

про впровадження результатів дисертаційного дослідження

Результати дисертаційної роботи Шиби Оксани Андріївни на тему «Вплив розвитку транспортної інфраструктури на економічне зростання країн-членів Європейського Союзу», поданої до захисту на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.02 – світове господарство і міжнародні економічні відносини, використано в роботі ТзОВ "Агро-Інвест". Враховано результати дисертаційного дослідження та взято до уваги рекомендації дисертанта щодо оптимізації організації процесів міжнародних перевезень, які здійснює організація.

Директор ТзОВ «Агро-Інвест» І.Б Ляховський

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
MINISTRY OF EDUCATION AND SCIENCE OF UKRAINE
ЛЬВІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІМЕНІ ІВАНА ФРАНКА
IVAN FRANKO NATIONAL UNIVERSITY OF LVIV

вул. Університетська, 1, м. Львів, 79000, Україна
тел./факс (032) 261-60-48, тел. 260-34-02
http://www.lnu.edu.ua, e-mail:lnu@lnu.edu.ua
Код ЗКПО 02070987 Державна Казначейська служба України
МФО 820172, р.р. 35225230001061
№ свідоцтва 17701483, ін. под. № 020709813029
Валютний рахунок № 26007006042 в Укрексімбанку
м. Львова МФО 325718

1, UniversytetskaStr.,Lviv, 79000, Ukraine
Phone/Fax: +38 (032) 261-60-48, 260-34-02
http://www.lnu.edu.ua, e-mail: lnu@lnu.edu.ua
Code ZKPO 02070987 State Treasury Service of Ukraine
MFO 820172, SettlementAcc. 35225230001061
Certificate No. 17701483,Tax IN020709813029
Foreign Currency Acc.No. 26007006042 in Lviv Branch of
Ukreximbank MFO 325718

№ 1093-Н від 14.03.2017 на № _____ від _____

ДОВІДКА
про впровадження результатів дисертаційного дослідження на тему:
«Вплив розвитку транспортної інфраструктури на економічне зростання країн – членів Європейського Союзу»
здобувача наукового ступеня кандидата економічних наук
зі спеціальності 08.00.02 «світове господарство та міжнародні економічні відносини»
кафедри міжнародних економічних відносин
факультету міжнародних відносин
Львівського національного університету ім. Івана Франка
Шиби Оксани Андріївни

Теоретичні положення та методичні підходи, викладені Шибою Оксаною Андріївною в кандидатській дисертації на тему «Вплив розвитку транспортної інфраструктури на економічне зростання країн – членів Європейського Союзу» використовуються у процесі викладання економічних дисциплін курсу «Світова економіка» (тема №3 «Міжнародна інтеграція і міжнародні об'єднання» та тема №4 «Утворення та сучасна діяльність Європейського Союзу») і спецкурс «Міжнародна логістика», що читаються кафедрою міжнародних економічних відносин факультету міжнародних відносин для студентів спеціальності 6.030203 – «Міжнародні економічні відносини» і 6.030206 – «Міжнародний бізнес».

Проректор з наукової роботи,
чл. –кор. НАН України,
доктор хімічних наук,
професор Р.Є.Гладишевський

УКРАЇНА

ЛЬВІВСЬКА ОБЛАСНА ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ

ДЕПАРТАМЕНТ ЕКОНОМІЧНОЇ ПОЛІТИКИ

ЄДРПОУ 38557560, 79008, м.Львів, вул. В.Винниченка, 18 тел.261-21-55, факс 235-60-80

E-mail: gue@loda.gov.ua

28.03.2017 № 1-807 На № _____ від _____

Довідка

про впровадження результатів дисертаційного дослідження

Шиби Оксани Андріївни

Цим підтверджуємо, що окремі методичні підходи, практичні рекомендації та висновки дисертаційного дослідження Шиби Оксани Андріївни на тему «Вплив розвитку транспортної інфраструктури на економічне зростання країн-членів Європейського Союзу» були використані у діяльності Львівської обласної державної адміністрації при підготовці програмних документів економічного та соціального розвитку Львівської області на період до 2020 року.

Перелічені дисертанткою пропозиції та рекомендації знайшли застосування при підготовці проектів обласних галузевих програм області на 2017 рік, зокрема стосовно механізмів залучення інвестицій в транспортну інфраструктуру.

Директор департаменту Р.С. Филипів