

Шибя О.А.

аспірант,

*Львівський національний університет
імені Івана Франка*

АНАЛІЗ РИНКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ КРАЇН – ЧЛЕНІВ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ

Основною метою Європейського Союзу стало створення простору без внутрішніх кордонів з вільним переміщенням товарів, послуг і капіталів. Відносно транспорту це означає можливість вільного надання транспортних послуг з вантажних перевезень національними або міжнародними перевізниками (операторами) та доступності цих послуг для споживачів [1].

На сьогодні транспортна інфраструктура країн-членів ЄС є сукупністю споруд та мереж сполучень усіх видів транспорту, які реалізують перевезення пасажирів і вантажів.

Трансевропейська 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. Щільність транспортної мережі, як правило, значно менше, ніж в ЄС. Але в ряді з них стан транспортної інфраструктури відносно благополучний. Так, у Литві густота доріг фактично відповідає середньому показнику по ЄС (у Литві – 1,15 км на 1 кв. км, в ЄС – 1,16). Кількість доріг категорії E навіть на чверть перевищує стандарт ЄС (у Литві – 2% всієї протяжності доріг, в ЄС – 1,5%). Разом з тим густота залізничних мереж майже в 2, а електрифікованих залізничних ліній майже в 8 разів нижче, ніж в середньому в ЄС [2].

Якщо аналізувати розвиток інфраструктури по окремих країнах-членах ЄС, спостерігаємо значну перевагу у транспортній мережі залізничних колій Німеччини, Франції, Італії, Великобританії, Польщі. Щодо автомобільних доріг, то найбільшою їх протяжністю володіють такі країни-члени ЄС, як: Франція, Німеччина, Іспанія, Італія, Великобританія. Щодо річкового та морського транспорту, то найбільшою протяжністю водойм володіють такі країни ЄС, як: Франція, Німеччина, Польща. Якщо оцінювати динаміку вантажних перевезень країн-членів ЄС, то можна стверджувати, що найбільша кількість

перевезень забезпечується автомобільною та залізничною транспортною мережею. При цьому обсяги вантажообороту країн-членів ЄС упродовж 2000–2014 рр. – зросли, проте у структурі вантажоперевезень модальність автомобільних перевезень стала вищою за рахунок зменшення модальності залізничних та річкових перевезень. Відповідно, динаміка річного обсягу автомобільних вантажних перевезень країн-членів ЄС упродовж 2000–2014 років демонструє значну частку вантажних автомобільних перевезень по країнах: Великобританії, Франції, Іспанії, Італії, Польщі. Варто зазначити, що країнами-членами ЄС лідерами вантажних перевезень залізничним транспортом були: Німеччина, Польща, Австрія, Велика Британія, Франція та Чехія.

Щодо товаропотоків ЄС межі європейських країн, вони спрямовані на країни, що стрімко розвиваються. Активний розвиток економік Китаю, Індії, Південної Кореї відкриває нові можливості для країн ЄС в активізації товарообороту з цими країнами. У 2014 р. у структурі експорту товарів з країн ЄС сумарна частка Китаю, РФ, Південної Кореї, Японії, Індії становила 22,7%, у структурі товарного імпорту до ЄС на ці країни припадало 38,4%. Характер зовнішньої торгівлі визначає зростання обсягів перевезень вантажів, які здійснюються, у т. ч., і територією України [3].

Щодо перевезення між третіми країнами, то обсяг торгівлі між ЄС та державами, що не входять до ЄС, таких як Швейцарія та Норвегія також є важливим для вантажних перевезень ЄС. У плані експорту, найбільшими партнерами у 2014 році були Росія 40%, Швейцарія 24%, Норвегія – 11% і Туреччина – 6% (рисунок 1).

Для імпорту найбільшими партнерами є Швейцарія 32%, Норвегія – 21%, Індія 14% та Росія 13%. Торгівля з Фінляндією, Болгарією і балтійськими державами є також важливою для країн ЄС.

Транспортній системі ЄС притаманні проблеми, які пов'язані з транспортною перевантаженістю окремих територій, підвищеною аварійністю, згубним впливом на навколишнє середовище, які знижують її ефективність. Ця транспортна перевантаженість пов'язана з відсутністю балансу в розвитку окремих видів транспорту, недостатністю взаємодії між ними. Однією з основних проблем транспортної політики ЄС є також історична різноманітність транспортної інфраструктури країн-членів. Європейська транспортна система має недоліки, які перешкоджають вільному руху пасажирів і

товарів через кордони. До них можна віднести операційні бар'єри, технічні бар'єри, бар'єри інфраструктури і правові бар'єри [5, с. 46].

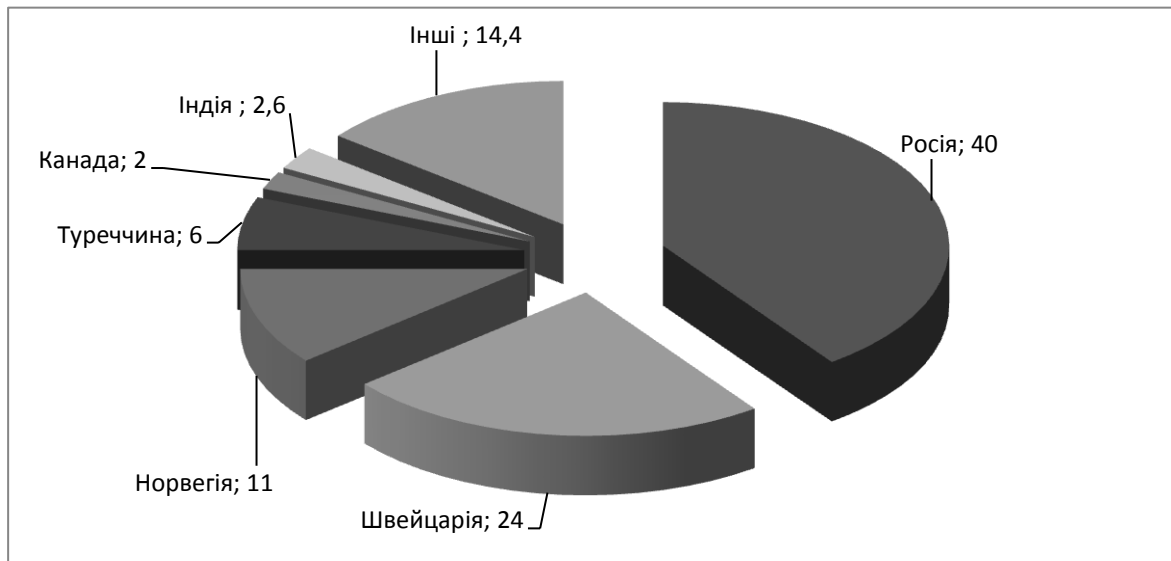


Рис. 1. Структура експорту товарів з країн ЄС у 2014 р., за найбільшими торговельними партнерами, %

Джерело: складено автором на основі [4]

Сьогодні, більшу частину вантажних перевезень у Європі виконують компанії, що входять в Міжнародний союз комбінованих залізнично-автомобільних перевезень (UIRR). Вони перевезли в 2009 р більше 2 млн. відправок. Тобто на їх частку припало близько двох третин всього обсягу змішаних перевезень. Особливо можна відзначити помітне зростання в міжнародних змішаних сполученнях, яке становить 20% від загального на залізницях Німеччини, 25% – на залізницях Франції і 30% – Італії [6].

Список використаних джерел:

1. Балин В. Европейский опыт реформирования международных автомобильных перевозок. url: <http://www.legeasiviata.in.ua/archive/2015/3-1/7.pdf> (дата звернення: 12.06.2015).
2. Ауштрявичюс П. Литва – новый член транспортной системы ЕС // Море. 2001. № 3 (22). С. 32.
3. Regional transport statistics. 2011 // eurostat / Your Key to European Statistic. url: <http://ec.europa.eu/eurostat/data/database> (дата звернення: 05.03.2015).
4. VERA3, Cross-border enforcement of road traffic violations. Project funded by the CEC, Directorate-General for Energy and Transport. – 40 p.

5. 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.

6. Зазуля Г. И. Проблемы организация грузовых перевозок железнодорожным транспортом. url: http://www.aticmd.md/wp-content/uploads/2013/04/S_2_A_03_Zazulea_10.pdf (дата звернення: 08.08.2016).