

Микола Вікторович Бойченко,*д-р екон. наук, професор,*

ORCID 0000-0002-9874-3085

e-mail: bojchenko.m.v@nmu.one;

Микола Олексійович Бояркін,*аспірант,*

ORCID 0009-0006-7491-2784

e-mail: Boiarkin.My.O@nmu.one;

Олександр Олександрович Осадчий,*аспірант,*

ORCID 0009-0001-8410-9649

e-mail: Osadchyi.O.O@nmu.one

НТУ «Дніпровська політехніка», м. Дніпро

РИНОК МІЖНАРОДНИХ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ УКРАЇНИ В УМОВАХ ІНТЕГРАЦІЇ ДО ЄДИНОГО ЄВРОПЕЙСЬКОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТОРУ: ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ, БАР'ЄРИ ТА ШЛЯХИ ЇХ ПОДОЛАННЯ

Актуальність та постановка проблеми. Для України, за всі часи незалежності зовнішньоекономічна діяльність була значною складовою ВВП. З початку нового тисячоліття, тільки в роки військової агресії частка зовнішньоторговельних операцій впала нижче постійного діапазону у 40-50% ВВП лише в імпортній частині.

До початку війни транспортна інфраструктура країни, яка включала приблизно 158,4 тис. кілометрів доріг з твердим покриттям, була невід'ємною частиною її економіки, забезпечуючи за даними Держкомстату в різні періоди останнього десятиріччя від 4 до 11% валового внутрішнього продукту та зайнятістю близько 7% робочої сили. Військові дії мали значний негативний вплив на обсяги вантажоперевезень, призвели до їх суттєвого скорочення, зумовленого масштабними руйнуваннями інфраструктури (тисячі кілометрів автошляхів та сотні мостових переходів), збільшенням вартості паливно-мастильних матеріалів, а також дефіцитом транспортних засобів та водійських кадрів. За цих обставин, інтеграція України до європейської транспортної системи є нагальною умовою відновлення економіки, особливо з огляду на поточну геополітичну ситуацію. Проте, на шляху до інтеграції з ЄС існують певні перешкоди, включаючи нормативно-правові, інфраструктурні та операційні обмеження, а посилення конкуренції з боку українських перевізників викликає стурбованість у європейських партнерів.

На цьому фоні Україні важливо і надалі активно діяти на міжнародних ринках, оскільки це сприятиме залученню інвестицій, нових технологій і знань, що, в свою чергу, підвищить конкурентоспроможність національних підприємств.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Питання інтеграції транспортної системи України в єдиний транспортний простір ЄС привертають увагу з самого початку «запуску» загального євроінтеграційного процесу держави, як в практичних його аспектах так і в рамках науково—прикладних досліджень. Фахівці відзначають, що майбутнє українських вантаж-

них перевезень у контексті європейської інтеграції являє собою складний ландшафт, сформований поточними геополітичними викликами та динамікою логістики.

Результати глибокого аналізу ринку вантажних перевезень в Україні висвітлені в роботах К. Гнедіної та П. Нагорного [1], А. Мокрякова [2], Т. Лучникової [3], в яких відображено сучасний стан та особливості розвитку вітчизняного ринку вантажних перевезень, а публікації Н. Михайлик [4], а також Ю. Кушнір та ін. [5] концентрують увагу на проблемах функціонуванні ринку в умовах воєнного часу.

Стратегії відновлення потенціалу ринку вантажних перевезень досліджувалися в різних його сегментах. Зокрема публікація Д. Бугайко та С. Боняр [6] присвячена формуванню комплексного підходу до фінансування, інвестування та відновлення транспортного сектору України, який включає державне регулювання, використання механізмів державно-приватного партнерства, міжнародні кредити та грантову підтримку. О. Шкуренко [7] розглянула стратегічні імперативи розвитку логістичної інфраструктури України в умовах економіки замкненого циклу, а М. Бойченко [8] акцентує увагу на доцільності аналізу та розвитку ланцюгів постачання.

Ефективність перевезень вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні досліджено в дисертаціях Т. Маслової [9] та І. Ремех [10]. А публікація Л. Савченко та С. Гриценко [9] виявляє чинники нерациональної організації автомобільних перевезень які знижують ефективність доставки вантажів в міжміському і міжнародному сполученні, погіршують використання рухомого складу транспорту, призводять до нерационального простою автотранспорту, різкого погіршення екології і стану дорожньої мережі.

Проблеми євроінтеграції автомобільних перевезень вантажів привертають увагу як вітчизняних так і закордонних фахівців. В роботах вітчизняних науковців В. Адамик, М. Бойченко, Н. Болквандзе, Л. Волинця, Д. Дмитрів, О. Дмитрів, Н. Дуни, К. Козіної, А. Матвієнко, О. Мигаль, І. Ремех, О. Репак, Д. Ро-



жнятовської, В. Швеця, а також інших авторів проведено доскіпливий аналіз окремих аспектів подолання бар'єрів євроінтеграційного процесу в сфері міжнародних автомобільних перевезень вантажів. В публікаціях же К. Поплавські [11], Р. Бандури, Я. Стагун та Б. Єнсена [12] представлено точку зору на ці процеси наших європейських колег.

Виконаний аналіз показав, що ринковий сегмент автомобільних перевезень вантажів буде відігравати значущу роль у відновленні економіки України в аспекті його інтеграційної спрямованості в єдиний європейський транспортний простір. І чим досконаліше будуть визначені потенційні бар'єри цього процесу, ти ефективнішими будуть заходи, що йому сприятимуть.

Метою статті є визначення перспектив розробки та реалізації заходів щодо сприяння євроінтеграційним процесам України в умовах відновлення транспортної інфраструктури та ефективного інвестиційного забезпечення міжнародних автомобільних перевезень вантажів.

Виклад основного матеріалу. В процесі здійснення суб'єктами господарювання зовнішньоекономічної діяльності знана кількість зовнішньоекономічних операцій потребує переміщення вантажів та робочої сили, які відбуваються в системі міжнародних перевезень. За доходами світовий ринок вантажних перевезень оцінювався в 34,53 млрд доларів США у 2024 році та, за прогнозами, зростає до 38,43 млрд доларів США у 2025 році і досягне приблизно 100,81 млрд доларів США до 2034 року (рис. 1) [13].

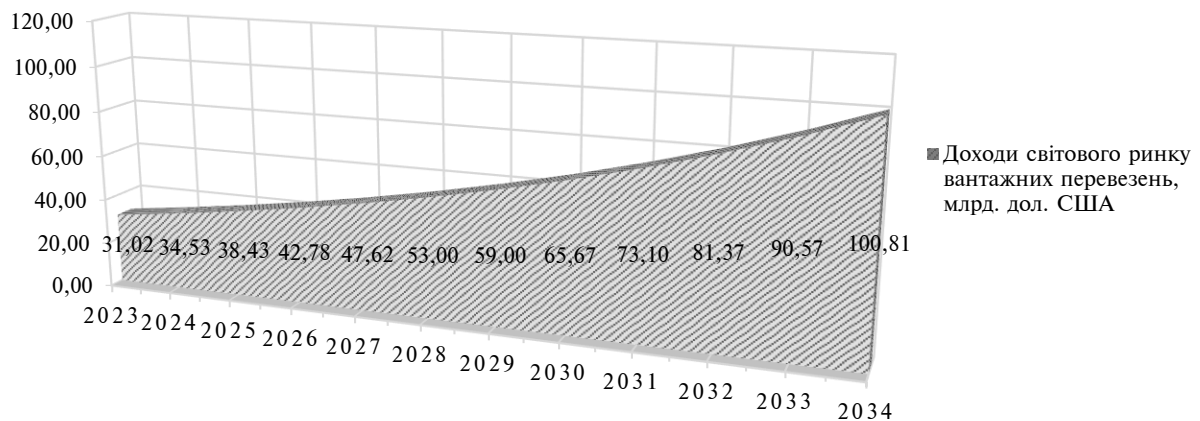


Рис. 1. Прогноз динаміки розміру доходів світового ринку вантажних перевезень, млрд. доларів США [13]

За даними Precedence Research, канадсько-індійської компанії, яка є одним із провідних постачальників стратегічних аналізів ринку, у 2023 році на ринку вантажних перевезень лідував сегмент автодорожнього транспорту [13]. Зростання використання автомобільних вантажних перевезень низкою галузей кінцевого споживача зумовлене нижчою вартістю транспортування порівняно з іншими видами транспорту. Автомобільні вантажні перевезення проходять короткий маршрут для транспортування товарів і займають набагато менше часу. Вони відомі як найкращий вибір для транспортних послуг «від дверей до дверей» і пропонують різні переваги, включаючи доступність та гнучкість, економічну ефективність, підвищену швидкість та ефективність доставки товарів; вони забезпечують легке відстеження, допомагають у транспортуванні вантажів у віддалених районах, спрощують логістику та знижують витрати на упаковку завдяки вдосконаленій упаковці, мінімізують ризик пошкодження товарів, а однією з основних переваг є підтримка зростання електронної комерції в країні [13].

Зокрема в США у 2023 році вантажівки перевезли вантажів на суму 996,4 млрд доларів, тоді як обсяги залізничних перевезень склали 209,2 млрд доларів, трубопроводом було доставлено вантажів на суму 112,6 млрд доларів, судна перевезли вантажів на суму 126,3 млрд доларів, повітряні перевезення склали суму 57,1 млрд доларів [13].

Європейський транспортний простір має дещо іншу специфіку. Протягом останнього десятиліття найбільшу частку у вантажних перевезеннях ЄС (на

основі виконаних тонно-кілометрів) становив морський транспорт серед 5 видів транспорту: морського, автомобільного, залізничного, внутрішнього водного та повітряного. На рис. 2 показано, що частка морських вантажних перевезень досягла найнижчої точки за десятиліття у 2023 році, на рівні 67,4% (4 823 млрд тонно-км), після зниження протягом 4 років поспіль [14].

Слід зазначити, що на морські перевезення вплинули обмеження у вантажних перевезеннях через військову агресію Росії проти України з 2022 року.

Частка залізничного транспорту у вантажних перевезеннях була відносно стабільною протягом періоду 2013-2023 років і коливалася в межах 5,2 -6,0% [14].

Частка внутрішніх водних шляхів у загальному обсязі вантажних перевезень також була відносно стабільною протягом періоду 2013-2023 років. Пік спостерігався у 2013-2014 роках на рівні 2,2%, а у 2022 та 2023 роках було досягнуто найнижчого рівня на рівні 1,6% (116 млрд. тонно-км). Частка повітряного транспорту у вантажних перевезеннях залишалася на рівні 0,2% (14 млрд тонно-км у 2023 році) протягом усього періоду з 2013 по 2023 рік [14].

Частка автомобільного транспорту в загальному обсязі вантажних перевезень ЄС досягла піку в 25,3% (1 807 млрд тонно-км) у 2023 році після збільшення на 0,4 в. п. порівняно з 2022 роком. За період 2013-2023 років частка автомобільного транспорту досягла свого найнижчого рівня у 2014 році на рівні 22,4% [14].

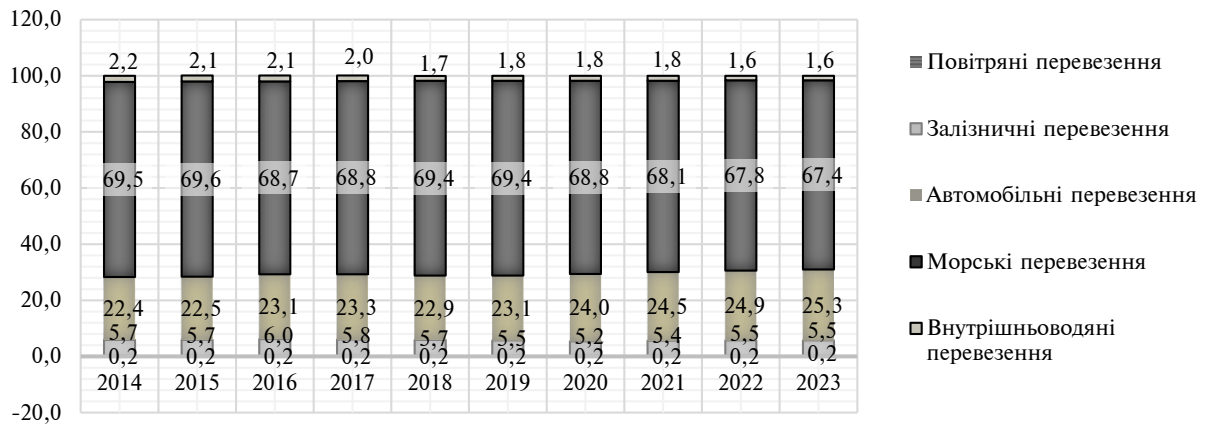


Рис. 2. Розподіл вантажних перевезень за видами транспорту, ЄС, 2013-2023 рр. (% , на основі тонно-кілометрів) [15]

За даними Precedence Research, канадсько-індійської компанії, яка є одним із провідних постачальників стратегічних аналізів ринку, у 2023 році на ринку вантажних перевезень лідував сегмент автотранспорту [13]. Зростання використання автомобільних вантажних перевезень низкою галузей кінцевого споживача зумовлене нижчою вартістю транспортування порівняно з іншими видами транспорту. Автомобільні вантажні перевезення проходять коротший маршрут для транспортування товарів і займають набагато менше часу. Вони відомі як найкращий вибір для транспортних послуг «від дверей до дверей» і пропонують різні переваги, включаючи доступність та гнучкість, економічну ефективність, підвищену швидкість та ефективність доставки товарів; вони забезпечують легке відстеження, допомагають у транспортуванні вантажів у віддалених районах, спрощують логістику та знижують витрати на упаковку завдяки вдосконаленій упаковці, мінімізують ризик пошкодження товарів, а однією з основних переваг є підтримка зростання електронної комерції в країні [13].

Зокрема в США у 2023 році вантажівки перевезли вантажів на суму 996,4 млрд доларів, тоді як обсяги залізничних перевезень склали 209,2 млрд доларів, трубопроводом було доставлено вантажів на суму 112,6 млрд доларів, судна перевезли вантажів на суму 126,3 млрд доларів, повітряні перевезення склали суму 57,1 млрд доларів [13].

Європейський транспортний простір має дещо іншу специфіку. Протягом останнього десятиліття найбільшу частку у вантажних перевезеннях ЄС (на

основі виконаних тонно-кілометрів) становив морський транспорт серед 5 видів транспорту: морського, автомобільного, залізничного, внутрішнього водного та повітряного. На рис. 2 показано, що частка морських вантажних перевезень досягла найнижчої точки за десятиліття у 2023 році, на рівні 67,4% (4 823 млрд тонно-км), після зниження протягом 4 років поспіль [14].

Слід зазначити, що на морські перевезення вплинули обмеження у вантажних перевезеннях через військову агресію Росії проти України з 2022 року.

Частка залізничного транспорту у вантажних перевезеннях була відносно стабільною протягом періоду 2013-2023 років і коливалася в межах 5,2-6,0% [14].

Частка внутрішніх водних шляхів у загальному обсязі вантажних перевезень також була відносно стабільною протягом періоду 2013-2023 років. Пік спостерігався у 2013-2014 роках на рівні 2,2%, а у 2022 та 2023 роках було досягнуто найнижчого рівня на рівні 1,6% (116 млрд тонно-км). Частка повітряного транспорту у вантажних перевезеннях залишалася на рівні 0,2% (14 млрд тонно-км у 2023 році) протягом усього періоду з 2013 по 2023 рік [14].

Частка автомобільного транспорту в загальному обсязі вантажних перевезень ЄС досягла піку в 25,3% (1 807 млрд тонно-км) у 2023 році після збільшення на 0,4 в. п. порівняно з 2022 роком. За період 2013-2023 років частка автомобільного транспорту досягла свого найнижчого рівня у 2014 році на рівні 22,4% [14].

Таблиця 1. Оцінка прямих втрат транспортної інфраструктури в сфері автомобільних перевезень [21, 22]

Види втрат	Од. вим.	Первісна кількість об'єктів	Кількість пошкоджених об'єктів	% пошкоджених об'єктів	Оцінка втрат, \$ млрд.	% від суми загальних втрат інфраструктури
Автомобільні дороги державного значення	км	47 000	8 855		9,4	25,5
Автомобільні дороги місцевого значення	км	120 000	8 625		9,2	25,0
Комунальні дороги (міст та ін. населених пунктів)	км	270 000	7 883		8,4	22,8
Мости та мостові переходи	од.	11 076	344		2,6	7,1

З часом ці проблеми лише усугубилися і деякі чинники набули критичного впливу. За даними опитування проведеного Європейською Бізнес Асоціацією разом з юридичними фірмами Arzinger та Sayenko

Kharenko у 2023 році бізнес вказував на негативні фактори, які заважають відновленню та розвитку підприємницької діяльності (рис. 8): непрогнозованість ситуації розвитку та дій держави (60%), брак кваліфі-

кованої робочої сили (58%), посилення тиску з боку інших учасників зовнішньоекономічних операцій (блокування вільного судноплавства (54%), блокування прикордонних переходів (45%) та обмеження з боку сусідніх європейських країн-партнерів за перевезеннями (38%) тощо [21].

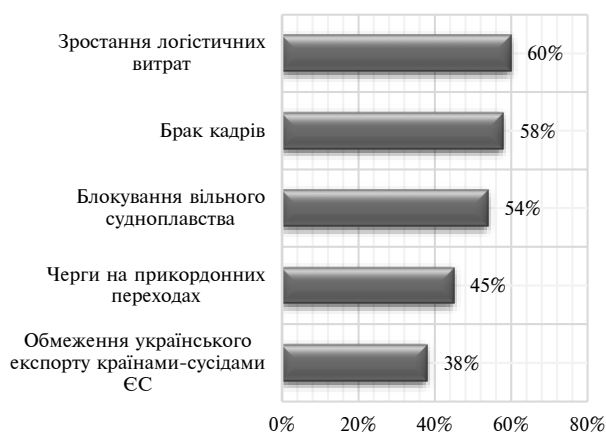


Рис. 8. Найбільш вагомими чинниками негативного впливу на бізнес визначені у 2023 році (за даними опитування проведеного Європейською Бізнес Асоціацією разом з юридичними фірмами Arzinger та Sayenko Kharenko [21])

2024 рік приніс певні зміни у переліку впливових чинників бізнесу в Україні. Якщо непрогнозованість розвитку ситуації на державному рівні продовжує займати першу позицію, що цілком зрозуміло внаслідок наявного поточного воєнного стану, то зовнішні обмеження змінилися на ринково-економічні чинники (рис. 9).



Рис. 9. Найбільш вагомими чинниками негативного впливу на бізнес визначені у 2024 році (за даними опитування проведеного Advanter Group у співпраці з низкою міністерств та держорганів у травні 2024 року [23])

За даними опитування проведеного Advanter Group у співпраці з низкою міністерств та держорганів у травні 2024 року. До ТОП-факторів увійшли такі як: відсутність достатньої кількості платоспроможних клієнтів (51,6%), відсутність достатнього капіталу (47,0%) [23].

Дуже болючою проблемою протягом 2024-2025 років для бізнесу і, зокрема сфери автомобільних вантажних перевезень, продовжувалася відсутність достатньої кількості кваліфікованих працівників (42,1%).

Так, за словами заступника міністра розвитку громад та територій України Сергія Деркача у липні 2025 року: «Якщо говорити про великі вантажні перевезення, на сьогодні в них задіяно близько 130 тис. вантажних автомобілів. І за інформацією, яку ми отримуємо від перевізників, 30% простоюють через нестачу водіїв. Тобто дефіцит становить близько 30-40 тис. водіїв категорії СЕ. Це величезна цифра і не проста історія. Кілька місяців тому ми були в одній з великих компаній. У них на майданчику стоять 30 великих нових автомобілів. І власники кажуть, що на них нема кому їздити: контракти є, а водіїв нема» [24]. Однією з причин цього слід вважати юридичний статус автоперевізників. Великі та середні підприємства мають можливість бронювати до 50% персоналу, але справа в тім, що значна кількість підприємців (рис. 10) працює в сфері вантажних перевезень у статусі ФОП (фізичних осіб підприємців), які не мають такої пільги.

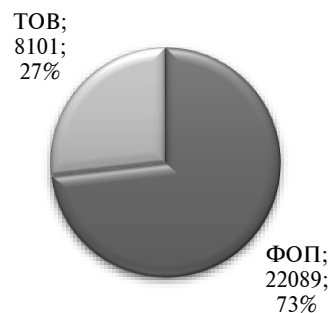


Рис. 10. Розподіл кількості ліцензованих учасників міжнародних вантажних перевезень за формами реєстрації [25]

Утім, останні тенденції свідчать про те, ринок перевезення вантажів України дещо стабілізувався завдяки автомобільному сегменту (рис. 11, 12). Якщо ж розглядати більш довгострокові тенденції, можемо зробити проміжний висновок: останні десять років автомобільний транспорт доволі успішно збільшує свою частку на ринку вантажних перевезень України, у той час як його конкуренти послаблюють свої позиції.

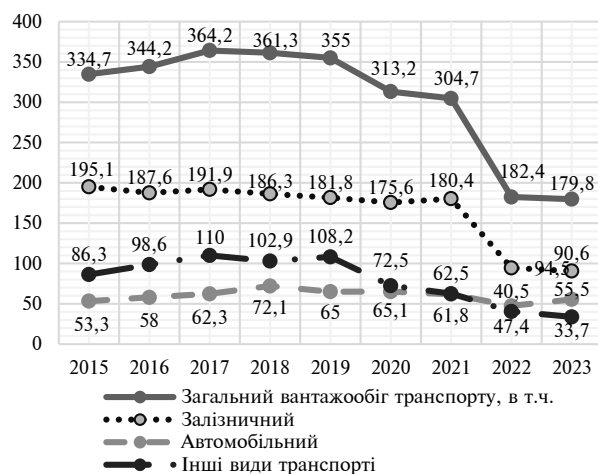


Рис. 11. Динаміка вантажообігу в Україні, млрд. т км [17, 26]

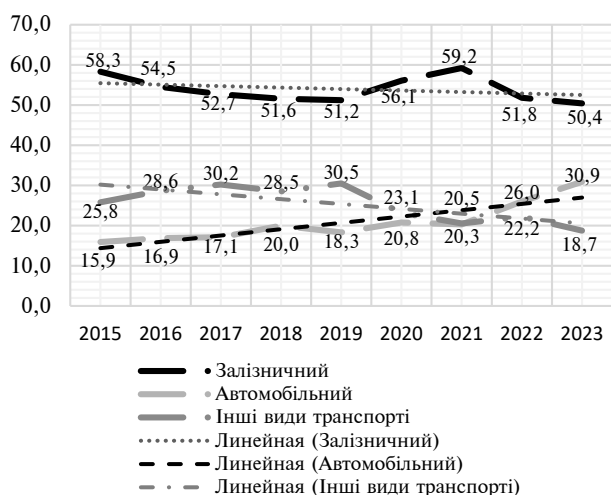


Рис. 12. Динаміка частки видів транспорту у загальному вантажообігу в Україні, % [17, 26]

Інтеграція автомобільних вантажних перевезень у європейський транспортний простір значно зміни-

лася з моменту створення Європейського економічного співтовариства (ЄЕС) у середині 20 століття. Принцип спільної та недискримінаційної транспортної політики був вперше сформульований у Римському договорі, де наголошувалося на необхідності свободи надання міжнародних транспортних послуг через кордони держав-членів. Однак ранній опір держав-членів перешкоджав лібералізації транспортних ринків, про що свідчить резолюція Європейського парламенту 1982 року, в якій критикувалися держави-члени за те, що вони не узгоджували свої заходи з вимогами спільного ринку.

Протягом 2010-х років Європейський парламент ухвалив численні резолюції для оцінки та керівництва впровадженням політики сталого транспорту. Зокрема, у Білій книзі з питань транспорту 2011 року [27] були окреслені амбітні цілі щодо створення конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи, що включало інтеграцію всіх видів транспорту. За оцінками європейських аналітиків станом на 2025 рік сформувався комплекс основних тенденцій розвитку єдиного транспортного простору країн Європейського Союзу які впливають на міжнародні автомобільні перевезення вантажів (табл. 2).

Таблиця 2. Основні тенденції розвитку єдиного транспортного простору країн Європейського Союзу, що впливають на міжнародні автомобільні перевезення вантажів [28-38]

№	Тенденція	Змістовність заходів, що притаманні прояву тенденції
1	Зростання попиту на «зелений транспорт» [28], [29], [30]	Поширення електровантажівок і гібридних транспортних засобів
		Посилення вимог до зниження викидів CO2 (згідно з Європейським зеленим курсом)
		Впровадження зон з низьким рівнем викидів (LEZ) у містах
2	Цифровізація логістики [31], [32]	Масове використання транспортних платформ (TMS, e-CRM)
		Поширення GPS-відстеження, аналітики великих даних для оптимізації маршрутів
		Підвищення кібербезпеки в ланцюгах постачання
3	Автоматизація та автономні технології [33]	Тестування безпілотних вантажівок на обмежених маршрутах
		Застосування автоматизованих логістичних центрів та смарт-складів
4	Брак водіїв [34], [35]	Стала проблема дефіциту кваліфікованих водіїв
		Високий попит на рекрутинг, особливо зі Східної Європи
		Збільшення витрат на оплату праці
5	Зміни в регулюванні [35], [36]	Впровадження «Пакету мобільності» ЄС: нові правила відпочинку водіїв, каботажу, відрядження
		Стандартизація митного оформлення після В'єхит і у зв'язку з війною в Україні
6	Гнучкість та мультимодальність [36], [37], [38]	Попит на комбіновані перевезення (авто + залізниця або морський транспорт)
		Розвиток логістичних хабів поблизу ключових транспортних коридорів (наприклад TEN-T)

Що стосується України, то інтеграція її сектору вантажних автомобільних перевезень в європейський транспортний простір стикається з низкою суттєвих викликів, які перешкоджають досягненню повноцінно функціональної мультимодальної системи. Ці виклики охоплюють регуляторні, інфраструктурні та операційні бар'єри, а також необхідність значних інвестицій для підтримки переходу до сталого розвитку. Вони пов'язані як з внутрішніми транспортними проблемами, так і з проблемами транспортної системи ЄС (табл. 3). Як свідчать дані наведені на рис. 13, з моменту впровадження в дію Європейським Союзом у 2022 році ініціативи «Шляхів солідарності» [39] до початку 2024 року відбувався сплеск обсягів перевезень вантажів як з України в ЄС так і в зворотному напрямку, але починаючи з травня 2024 року падіння обсягів відбулося фактично до початкового періоду повномасштабної агресії.

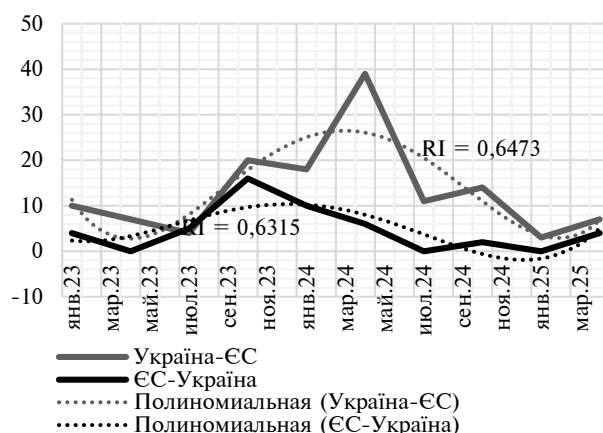


Рис. 13. Динаміка змін (у %) співвідношення вантажообігу для маршрутів Україна – ЄС та ЄС-Україна [40]

Водночас, як вітчизняні, так і європейські експерти активно розробляють стратегії подолання бар'єрів на шляху інтеграції. На основі узагальнення напрацювань в джерелах, що зазначені в табл. 2 та 3 пропонується комплекс заходів (табл. 4) та їх деталізація для вирішення сукупності проблем, що виступають бар'єрами в процесі інтеграції автотранспортних перевезень вантажів України в єдиний транспортний простір Європейського Союзу.

Таблиця 3. Основні бар'єри для інтеграції автомобільних транспортних перевезень вантажів для інтеграції України до єдиного транспортного простору країн Європейського Союзу

Внутрішньо українські	З боку транспортної системи ЄС
Модернізація та розвиток інфраструктури	Інфраструктурні виклики
Правова та інституційна спроможність	Регуляторні та політичні бар'єри
Конкуренція та динаміка ринку. Лібералізація ринку	Інвестиційні потреби
Узгодження та дотримання нормативних вимог	Проблеми екологічної стійкості
Міжінституційна координація	

В Україні дослідження проблем вантажного автотранспорту протягом останніх років 3-5 років зосереджені в основному на впливі збройного конфлікту та пандемії COVID-19 на логістичний сектор. Серед помітних внесків – аналіз економічних втрат, спричинених військовою агресією, та основи для відновлення логістичних систем в умовах воєнного стану. Їх матеріали підкреслюють нагальність вирішення логістичних проблем для зменшення втрат та підвищення стійкості в умовах тривалих конфліктів.

Ще з на початку військової агресії, у серпні 2022 року Офіс ефективного регулювання (BRDO), створений за ініціативи Міністерства економічного розвитку і торгівлі України випустив Зелену книгу «Реалізація європейського зеленого курсу в транспорті та формування сталої мобільності» в якій виконано «аналіз відповідності державної політики України принципам Європейського зеленого курсу, визначення ризиків та переваг для транспортної галузі під час впровадження принципів Європейської зеленої угоди в Україні; пропозиції щодо гармонізації з Європейським зеленим курсом та формування в Україні сталої мобільності» [41]. Цим виданням доповнюються, з урахуванням поточної на той час ситуації, шляхи вирішення проблем ринку міжнародних автомобільних вантажних перевезень, розглянутих у «Зеленій книзі. Міжнародні вантажні автомобільні перевезення» 2020 року випуску [17].

Таблиця 4. Комплекс заходів для подолання бар'єрів в процесі інтеграції автотранспортних перевезень вантажів України в єдиний транспортний простір Європейського Союзу

Бар'єри інтеграції	Спрямування заходів для подолання
1	2
<i>Внутрішньо українські</i>	
Модернізація та розвиток інфраструктури	<ul style="list-style-type: none"> • Забезпечення фінансування для модернізації: запровадження державних програм, що сприяють фінансуванню проектів з модернізації доріг та транспортних терміналів. • Стратегічне планування: реалізація національної стратегії розвитку транспортної інфраструктури на основі потреб ринку та міжнародних стандартів.
Правова та інституційна спроможність	<ul style="list-style-type: none"> • Адаптація національного законодавства до європейських норм для подолання правових бар'єрів. • Розвиток підтримуючих інституцій: створення і посилення інституцій, відповідальних за контроль та координацію в сфері автотранспортних перевезень.
Конкуренція та динаміка ринку. Лібералізація ринку	<ul style="list-style-type: none"> • Стимулювання конкуренції з метою подолання адміністративних бар'єрів для входу нових гравців на ринок. • Захист малих і середніх перевізників: запровадження програм підтримки для малих та середніх підприємств у сфері вантажних перевезень.
Узгодження та дотримання нормативних вимог	<ul style="list-style-type: none"> • Моніторинг і контроль: впровадження системи моніторингу для забезпечення дотримання нормативних актів у сфері перевезень. • Підвищення інформаційної обізнаності за рахунок впровадження навчальних програм, адаптованих для організацій та необхідні для врахування змінних нормативних вимог та галузевих орієнтирів.
Міжінституційна координація	<ul style="list-style-type: none"> • Система координуючих органів: створення та/або оптимізація міжінституційних комітетів для забезпечення координації дій між різними державними структурами, які займаються логістикою та перевезеннями. • Регулярні зустрічі та форуми, що охоплюють урядові установи, комерційні підприємства та відповідні асоціації, забезпечення спеціального простору для розгляду відповідних питань та вирішення нових викликів.
<i>З боку транспортної системи ЄС</i>	
Інфраструктурні виклики	<ul style="list-style-type: none"> • Розвиток транскордонних інфраструктурних проектів: запуск спільних проектів щодо модернізації ключових автомобільних шляхів, мостів та перевантажувальних терміналів на кордоні між Україною та ЄС. • Гармонізація стандартів шляхом встановлення спільних контрольних показників для дорожньої інфраструктури та транспортних засобів.
Регуляторні та політичні бар'єри	<ul style="list-style-type: none"> • Угоди про спільні перевезення між Україною та державами-членами Європейського Союзу для оптимізації процесів ретину кордону шляхом спрощення митних процедур та прикордонного контролю. • Лобіювання та стратегічний вплив на європейські інституції для досягнення сприятливих результатів щодо доступу до транспортного ринку та зменшення бюрократичних перешкод.

1	2
Інвестиційні потреби	<ul style="list-style-type: none"> • Розробка стратегічних ініціатив, спрямованих на залучення як приватних інвесторів, так і міжнародних фінансових установ для вдосконалення транспортної інфраструктури та пов'язаних з нею технологій. • Співфінансування проектів: спільне фінансування інфраструктурних проектів через фонди ЄС, такі як Connecting Europe Facility (CEF).
Проблеми екологічної стійкості	<ul style="list-style-type: none"> • Впровадження екологічних стандартів для автомобільного транспорту які включають розробку та впровадження технологій з низьким рівнем викидів та альтернативних джерел палива. • Стимулювання екологічного транспорту: введення пільг для компаній, які впроваджують екологічно чисті транспортні рішення.

Інтеграція практик сталого розвитку стає дедалі більш пріоритетною в логістичному секторі. 62% опитаних постачальників логістичних послуг повідомили про отримання нових бізнес-можливостей завдяки своїй відданості екологічним, соціальним та управлінським (ESG) практикам [32]. Очікується, що поточна цифровізація логістики та встановлення партнерських відносин сприятимуть подальшому підвищенню ефективності та оперативності сектора автомобільних вантажних перевезень у задоволенні потреб ринку, що змінюються.

Крім того, поточні дослідження, що проводяться Групою спільних інтересів з питань транспорту в Україні (SIG4U), спрямовані на розробку політичних шляхів, які покращать інфраструктуру, торговельні коридори та екологічно чисті технології, що відображає прагнення країни тісніше узгодити свої зусилля з європейськими ринками та сприяти економічному відновленню [42].

Перехід до більш інтегрованої та сталого транспортної системи вимагає значних інвестицій. За оцінками, додаткові інвестиції, необхідні для підготовки транспортного сектору до сталого майбутнього, становлять приблизно 205 мільярдів євро на рік з 2021 по 2030 рік, що значно перевищує інвестиції, зроблені за попереднє десятиліття [36].

Наприкінці 2024 року Кабінет міністрів України схвалив Національну транспортну стратегію на період до 2030 року, а також операційний план заходів з її реалізації у 2025-2027 роках [43]. За оцінкою експертів «позитивним є вже сам факт оновлення Національної транспортної стратегії. Війна безповоротно змінила соціальні та економічні реалії, визначила нові пріоритети з акцентом на захист і посилення обороноздатності країни – транспорт та інфраструктура є головними елементами в забезпеченні цих завдань, і це потрібно чітко визначити на стратегічному рівні [44].

Поряд з цим в експертній оцінці відмічається цілий ряд недоліків затвердженої Стратегії. Зокрема «...із огляду на складнощі планування в умовах воєнного стану, показники виглядають доволі розмиті. Описове прогнозоване значення показників обсягів нового будівництва, реконструкції, поточного середнього ремонту автомобільних доріг загального користування і в 2027 році, і в 2030 зазначено, як "тенденція до зростання". Як потім оцінити таке значення – поки що уявити важко. Так само очікують "тенденції до зростання" і за такими показниками, як обсяг перевезення вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні, зазначаючи, що в 2021 році вони становили 9,2 млн тонн, а у внутрішньому сполученні в 2021 році перевезено 170,9 млн тонн... Що стосується безпосередньо автодорожнього комплексу, то визначальним фактором, що вплине на

"реалістичність" чи декларативність поставлених в Стратегії цілей, безумовно, буде питання фінансування. Пустий дорожній фонд, що ми маємо наразі, яскрава тому ілюстрація... Станом на жовтень 2024 року в системі DREAM в сфері «транспортні послуги» був профінансований 81 проект. А реалізовано – 3» [44].

Незважаючи на усі складнощі, українські оператори автомобільного транспорту продемонстрували адаптивність у підтримці вантажних перевезень до та з Європейського Союзу. Цей перехід призвів до того, що обсяги автомобільних перевезень перевищили обсяги залізничних, морських та повітряних вантажних перевезень, що підкреслює життєво важливу роль, яку вони відіграють у сучасному транспортному ландшафті.

Висновки. Інтеграційний процес автомобільних вантажних перевезень України у єдиний європейський транспортний простір має важливе стратегічне значення для розвитку національної транспортної системи та економіки загалом, проте стикається з численними викликами, зумовленими як внутрішніми, так і зовнішніми факторами. Безумовно значна частка внутрішньоукраїнських проблем пов'язана з військовими діями, які спричинили значні втрати ринку вантажних перевезень через пошкодження інфраструктури, обмеження транспортних потоків, фінансову нестабільність тощо. Водночас слід відзначити й недоліки, які притаманні транспортній системі України відносно якості забезпечення міжнародних перевезень як то сповільнена модернізація логістичних процесів, невідповідність нормативної бази до європейських стандартів, пробіли в політиці стимулювання конкуренції тощо.

Ефективність процесів відновлення ринку міжнародних вантажних перевезень України в значній мірі будуть визначатися врахуванням ключових тенденцій розвитку європейського транспортного простору які включають зростання попиту на «зелений транспорт» та прозорі екологічні стандарти, інтенсивну цифровізацію та автоматизацію, перехід до мультимодальності, а також більш жорсткіші регуляторні вимоги і виклики щодо кадрового забезпечення.

Для подолання цих проблем як вітчизняні, так і європейські експерти активно розробляють стратегії подолання бар'єрів на шляху інтеграції. Важливим кроком стала розробка та затвердження Національної транспортної стратегії до 2030 року, яка акцентує увагу на необхідності адаптації транспортної системи, включаючи її автотранспортний сегмент, до нових соціально-економічних реалій, посиленні обороноздатності та підвищенні ефективності. Однак, за оцінкою експертів, вона має досить розмиті цілі та серйозні проблеми з визначенням джерел фінансування.

В цілому, слід констатувати, що ефективна інтеграція українського автомобільного транспорту в єдиний європейський транспортний простір потребує комплексного підходу, який передбачає модернізацію інфраструктури, правову гармонізацію, підтримку бізнес-середовища, масштабних інвестицій і поси-

лення екологічних стандартів, а також активної міжнародної співпраці. Водночас, активність учасників ринку та наявна політична воля створюють умови для поступового подолання перешкод та економічного відновлення автотранспортного сегменту міжнародних вантажних перевезень.

ЛІТЕРАТУРА

- Гнедіна К. В., Нагорний П. В. Ринок вантажних перевезень в Україні: аналіз сучасного стану, виклики воєнного часу та перспективи розвитку. *Підприємництво і торгівля*. 2023. № 38. С. 19–28. <https://doi.org/10.32782/2522-1256-2023-38-03>
- Мокряков А. Ринок вантажних перевезень в Україні: результати останніх досліджень та прогнози. URL: <https://logist.fm/publications/rinok-vantazhnyh-perevezen-v-ukrayini-rezultati-ostannih-doslidzhen-ta-progozi>
- Лучникова Т. Міжнародні вантажні перевезення територією України в умовах війни. *Товари і ринки*. 2022. № 3. С. 37–46. [https://doi.org/10.31617/2.2022\(43\)03](https://doi.org/10.31617/2.2022(43)03)
- Михайлик Н. І. Основні виклики та перспективи розвитку транспортної логістики в умовах війни. *The actual problems of regional economy development*. 2024. Т. 1, № 20. С. 163–172. <https://doi.org/10.15330/apred.1.20.163-172>
- Логістика та міжнародна торгівля України в умовах війни/ Ю. Б. Кушнір та ін. *Науковий вісник Ужгородського університету. Серія «Економіка»*. 2023. № 1 (61). С. 23–25. [https://doi.org/10.24144/2409-6857.2023.1\(61\).23-25](https://doi.org/10.24144/2409-6857.2023.1(61).23-25)
- Бугайко Д. О., Боняк С. М. Відбудова транспортного сектору України: комплексний підхід до фінансування, інвестування та відновлення. *Вісник економічної науки України*. 2025. № 1 (48). С. 42–48. [https://doi.org/10.37405/1729-7206.2025.1\(48\).42-48](https://doi.org/10.37405/1729-7206.2025.1(48).42-48)
- Шкуренко О. В. Стратегічні імперативи розвитку логістичної інфраструктури України в умовах економіки замкненого циклу. *Вісник економічної науки України*. 2021. № 1 (40). С. 137–141. [https://doi.org/10.37405/17297206.2021.1\(40\).137-141](https://doi.org/10.37405/17297206.2021.1(40).137-141)
- Бойченко М. В. Управління ланцюгами поставок у повоєнний період. *Вісник економічної науки України*. 2022. № 1 (42). С. 148–152. [https://doi.org/10.37405/1729-7206.2022.1\(42\).148-152](https://doi.org/10.37405/1729-7206.2022.1(42).148-152)
- Маслова Т. В. Ефективність перевезень вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні за разовими замовленнями : автореф. дис. ... канд. техн. наук : 05.22.01. Харків : ХНАДУ, 2020. 24 с.
- Ремех І. О. Підвищення ефективності перевезень вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні: дис. ... д-ра філософії: 275. Нац. транспортний ун-т МОН України, Київ. 2023. 196 с.
- Porawski K. Unequal competition. The consequences of the liberalisation of EU–Ukraine road carriage for Central Europe. *Centre for Eastern Studies. Poland*, 2024. <https://doi.org/20.500.12592/j3txghp>
- Vandura R., Staguhn J., Jensen B. (2022). Modernizing Ukraine's Transport and Logistics Infrastructure. Center for Strategic and International Studies (CSIS). URL: <https://www.csis.org/analysis/modernizing-ukraines-transport-and-logistics-infrastructure>
- Freight Transport Market Size, Share and Trends 2024 to 2034. URL: <https://www.precedenceresearch.com/freight-transport-market>
- Road freight transport statistics. Data Browser Eurostat. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_freight_transport_statistics
- Modal split of air, sea and inland freight transport. Data Browser Eurostat. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_ms_frmod/default/table?lang=en
- The outlook for European road transport in 2025. URL: <https://market-insights.upply.com/en/the-outlook-for-european-road-transport-in-2025>
- Транспорт України 2023. Статистичний збірник Держкомстату України, 2024. 94 с. URL: <https://stat.gov.ua/uk/publications/transport-ukrayiny-2023>
- Зелена книга «Ринок міжнародних вантажних автомобільних перевезень». *Офіс ефективного регулювання BRDO*. 2020. 98 с. URL: <https://brdo.com.ua/wp-content/uploads/2024/07/ZK-Rynok-mizhnarodnyh-vantazhnyh-avtomobilnyh-perevezen.pdf>
- Криза, спровокована війною призводить, до зменшення кількості автоперевізників. URL: <https://logist.fm/publications/kriza-sprovokovana-viynoyu-prizvodit-do-zmshennya-kilkosti-avtopereviznykiv>
- Звіт про прямі збитки інфраструктури від руйнувань внаслідок військової агресії Росії проти України станом на початок 2024 року, *Київська школа економіки*, 2024. 39 с. URL: https://kse.ua/wp-content/uploads/2024/04/01.01.24_Damages_Report.pdf
- Інфраструктурний індекс 2023. URL: <https://eba.com.ua/wp-content/uploads/2023/11/presentation-UKR.pdf>
- Інфраструктура та логістика. URL: <https://ukraineinvest.gov.ua/industries/infrastructure/>
- Длігач А. Як живе бізнес на третьому році війни. Результати досліджень. *Економічна правда*. 2024. 20 червня. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2024/06/20/715467/>
- Ялівець Г. Третина вантажівок простоє: В уряді оцінили дефіцит водіїв в Україні у 40 тисяч осіб. *Цензор*. 2025. 16 липня. URL: <https://censor.net/n3563622>
- Букатюк У. Ринок перевезень на межі колапсу. *Forbes*. 2024. 21 травня. URL: <https://forbes.ua/news/zhertvi-fopizatsii-vodii-fur-zvilnyayutsya-ta-kazhut-pro-kolaps-chomu-rinok-perevezen-zlyakavsya-zakonu-promobilizatsiyu-ta-chi-mozhlivo-virishiti-problemu-21052024-21291>
- Транспорт України 2019. Статистичний збірник Держкомстату України, 2020. 115 с.
- White paper. Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system. *Document 52011DC0144. EUR-Lex. Access to European Union law*. 2011. March 28. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A52011DC0144>

28. Reducing greenhouse gas emissions from heavy-duty vehicles in Europe. *European Environment Agency*. 2022. September 7. <https://doi.org/10.29228/eng.pers.57703>
29. Konečný V., Zuzaniak M., Jonasikova D. Greenhouse Gas Emissions from Road Transport and Their Economic Value in the Assessment of Transport Projects Using a Cost–Benefit Analysis: Approaches Implemented in the Slovak Republic and Selected Central European Countries. *Appl. Sci.* 2025, Vol. 15. Iss. 3. 1283. <https://doi.org/10.3390/app15031283>
30. Kulikowska A. “Bitter satisfaction”: mixed reactions from European hauliers to Mobility Package ruling. 2024. URL: <https://trans.info/en/mobility-package-ruling-399629>
31. EU Green Deal: Data Shows That Shift from Road to Rail is Not Happening. *European Transport Workers’ Federation (ETF)*. 2025. 19 February. URL: <https://www.etf-europe.org/eu-green-deal-data-shows-that-shift-from-road-to-rail-is-not-happening/>
32. Logistics and multimodal transport. *European Union*. URL: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/logistics-and-multimodal-transport_en
33. Karam A., Klejs Jensen A.J., Hussein M. Analysis of the barriers to multimodal freight transport and their mitigation strategies. *European Transport Research Review*. 2023. Vol. 15. Art. 43. <https://doi.org/10.1186/s12544-023-00614-0>
34. Common transport policy: Overview European Commission. *European Parliament*. URL: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/123/common-transport-policy-overview>
35. Війгеріє W. The outlook for European road transport in 2025. URL: <https://market-insights.upply.com/en/the-outlook-for-european-road-transport-in-2025>
36. Multimodal logistics in the context of EU policies: DG MOVE. *European Commission*. URL: https://unece.org/sites/default/files/2022-11/6%28b2%29_EU_UN%20Intermodal%20Working%20Party%20%281%29.pdf
37. EU transport policies: looking back and moving forward. December 12, 2024. URL: https://publyon.com/eu-transport-policies-looking-back-and-moving-forward/?switch_language=en
38. Lypez J. How is multimodal transport transforming the global economy? URL: <https://inspenet.com/en/articulo/multimodal-transport-in-global-economy/>
39. Commission Decision of 12.5.2022 on the signing of a High-Level Understanding between the European Union and Ukraine on indicative maps of the Trans-European transport network in Ukraine, being a high-level agreement within the meaning of Article 49(6) of Regulation (EU) No 1315/2013 (TEN-T regulation). *European Union* 2022. May 12. URL: https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/european-commission-establish-solidarity-lanes-help-ukraine-export-agricultural-goods-2022-05-12_en?prefLang=uk
40. Transport barometer. *TIMOCOM*. URL: <https://surl.li/upbydz>
41. Реалізація європейського зеленого курсу в транспорті та формування сталої мобільності. *Офіс ефективного регулювання BRDO*. 2022. Серпень. 77 с. URL: <https://brdo.com.ua/wp-content/uploads/2024/07/ZK-Realizatsiya-YEvropeyu-skogo-zelenogo-kursu-v-transporti-ta-formuvannya-staloi-mobilnosti.pdf>
42. Сталий розвиток наземних вантажних перевезень в Україні. *International Transport Forum*. URL: https://www.itf-oecd.org/modes/Road?f%5B0%5D=field_theme_tax%3A1&f%5B1%5D=field_category_tax%3A12
43. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025—2027 роках: Постанова КМУ від 27.12.2024 № 1550. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-%D0%BF#Text>
44. Транспортна стратегія 2030: Що передбачено для сфери автомобільних перевезень. *Центр транспортних стратегій*. 2025. 30 січня. URL: https://cfts.org.ua/articles/transportna_strategiya_2030_scho_peredbacheno_dlya_sferi_avtomobilnih_perevezen_2086/144361

Надійшла до редакції 14.09.2025 р.
Прийнята до друку 21.10.2025 р.

REFERENCES

1. Gnedina, K. V., & Nagorny, P. V. (2023). The freight market in Ukraine: analysis of the current state, challenges of wartime and development prospects. *Entrepreneurship and Trade*, 38, 19–28. <https://doi.org/10.32782/2522-1256-2023-38-03> [in Ukrainian].
2. Mokyakov, A. (2022). Freight transportation market in Ukraine: results of recent research and forecasts. <https://logist.fm/publications/rinok-vantazhnih-perevezen-v-ukrayini-rezultati-ostannih-doslidzhen-ta-progozi> [in Ukrainian].
3. Luchnikova, T. (2022). International cargo transportation through the territory of Ukraine in wartime. *Goods and markets*, 3, 37–46. [https://doi.org/10.31617/2.2022\(43\)03](https://doi.org/10.31617/2.2022(43)03) [in Ukrainian].
4. Mykhaylik, N. I. (2024). Main challenges and prospects for the development of transport logistics in wartime conditions. *The actual problems of regional economy development*, 1, 20, 163–172. <https://doi.org/10.15330/apred.1.20.163-172> [in Ukrainian].
5. Yu. B. Kushnir et al. (2023). Logistics and international trade of Ukraine in wartime conditions. *Scientific Bulletin of Uzhhorod University. Series "Economics"*, 1(61), 23–25. [https://doi.org/10.24144/2409-6857.2023.1\(61\).23-25](https://doi.org/10.24144/2409-6857.2023.1(61).23-25) [in Ukrainian].
6. Bugayko, D. O., & Boniar, S. M. (2025). Rebuilding the Transportation Sector of Ukraine: a Comprehensive Approach to Financing, Investment and Recovery. *Visnyk ekonomichnoi nauky Ukrainy*, 1(48), 42–48. [https://doi.org/10.37405/1729-7206.2025.1\(48\).42-48](https://doi.org/10.37405/1729-7206.2025.1(48).42-48) [in Ukrainian].
7. Shkurenko, O. V. (2021). Strategic Imperatives for the Development of Logistics Infrastructure in Ukraine in a Closed-Loop Economy. *Visnyk ekonomichnoi nauky Ukrainy*, 1(40), 137–141. [https://doi.org/10.37405/1729-7206.2021.1\(40\).137-141](https://doi.org/10.37405/1729-7206.2021.1(40).137-141) [in Ukrainian].
8. Boichenko, M. V. (2022). Supply Chain Management in the Postwar Period. *Visnyk ekonomichnoi nauky Ukrainy*, 1(42), 148–152. [https://doi.org/10.37405/1729-7206.2022.1\(42\).148-152](https://doi.org/10.37405/1729-7206.2022.1(42).148-152) [in Ukrainian].



9. Maslova, T. V. (2020). Efficiency of cargo transportation by road in international traffic for one-time orders: [Theses of Dissertation of Candidate of Technical Sciences: 05.22.01, Kharkiv National Automobile and Highway University]. Kharkiv [in Ukrainian].
10. Remeckh, I. O. (2023). Increasing the efficiency of cargo transportation by road in international traffic [Dissertation of Doctor of Philosophy: 275, National Transport University of the Ministry of Education and Science of Ukraine]. Kyiv [in Ukrainian].
11. Poplawski, K. (2024). Unequal competition. The consequences of the liberalisation of EU–Ukraine road carriage for Central Europe. <https://www.osw.waw.pl/en/publikacje/osw-commentary/2024-04-04/unequal-competition-consequences-liberalisation-eu-ukraine>
12. Bandura, R., Staguhn, J., & Jensen, B. (2022). Modernizing Ukraine’s Transport and Logistics Infrastructure. Center for Strategic and International Studies (CSIS). <https://www.csis.org/analysis/modernizing-ukraines-transport-and-logistics-infrastructure>
13. Freight Transport Market Size, Share and Trends 2024 to 2034 (n.d.). <https://www.precedenceresearch.com/freight-transport-market>
14. Road freight transport statistics (n.d.). Data Browser Eurostat. https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_freight_transport_statistics
15. Modal split of air, sea and inland freight transport (n.d.). Data Browser Eurostat. https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_ms_frmod/default/table?lang=en
16. The outlook for European road transport in 2025 (n.d.). <https://market-insights.upply.com/en/the-outlook-for-european-road-transport-in-2025>
17. Transport of Ukraine 2023 (2024). Statistical collection of the State Statistics Committee of Ukraine. <https://stat.gov.ua/uk/publications/transport-ukrayiny-2023> [in Ukrainian].
18. Green Paper “International Road Freight Market. (2020). Office for Effective Regulation <https://brdo.com.ua/wp-content/uploads/2024/07/ZK-Rynok-mizhnarodnyh-vantazhnyh-avtomobilnyh-perevezhen.pdf> [in Ukrainian].
19. The crisis provoked by the war leads to a decrease in the number of truckers (n.d.). <https://logist.fm/publications/kryza-sprovokovana-vynoyu-prizvodit-do-zmenshennya-kilkosti-avtopereviznykiv> [in Ukrainian].
20. Report on direct infrastructure damage from destruction as a result of Russia's military aggression against Ukraine as of early 2024 (2024). Kyiv School of Economics. https://kse.ua/wp-content/uploads/2024/04/01.01.24_Damages_Report.pdf [in Ukrainian].
21. Infrastructure index 2023 (n.d.). <https://eba.com.ua/wp-content/uploads/2023/11/presentation-UKR.pdf> [in Ukrainian].
22. Infrastructure and logistics (n.d.). <https://ukraineinvest.gov.ua/industries/infrastructure/>
23. Dlihach, A. (2024, June 20). How business is doing in the third year of the war. Research results. *Economichna pravda*. <https://www.epravda.com.ua/columns/2024/06/20/715467/> [in Ukrainian].
24. Yalivets, H. (2025, 16 July). A third of trucks are idle: The government estimated the shortage of drivers in Ukraine at 40 thousand people. *Censor*. <https://censor.net/n3563622> [in Ukrainian].
25. Bukatiuk, U. (2024, May 21). Transportation market on the verge of collapse. *Forbes*. <https://forbes.ua/news/zhertvi-fopizatsii-vodii-fur-zvilnyayutsya-ta-kazhut-pro-kolaps-chomu-rinok-perevezhen-zlyakavsya-zakonu-pro-mobilizatsiyu-ta-chi-mozhlyvo-virishiti-problemu-21052024-21291> [in Ukrainian].
26. Transport of Ukraine 2019 (2020). Statistical collection of the State Statistics Committee of Ukraine [in Ukrainian].
27. EUR-Lex. Access to European Union law (2011, March 28). White paper. Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system. Document 52011DC0144. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A52011DC0144>
28. European Environment Agency (2022, 07 September). Reducing greenhouse gas emissions from heavy-duty vehicles in Europe. <https://doi.org/10.29228/eng.pers.57703>
29. Konečný, V., Zuzaniak, M., & Jonasikova, D. (2025). Greenhouse Gas Emissions from Road Transport and Their Economic Value in the Assessment of Transport Projects Using a Cost–Benefit Analysis: Approaches Implemented in the Slovak Republic and Selected Central European Countries. *Appl. Sci.*, 15 (3), 1283. <https://doi.org/10.3390/app15031283>.
30. Kulikowska, A. (2024). “Bitter satisfaction”: mixed reactions from European hauliers to Mobility Package ruling. <https://trans.info/en/mobility-package-ruling-399629>
31. European Transport Workers’ Federation (2025, Feb 19). EU Green Deal: Data Shows That Shift from Road to Rail is Not Happening <https://www.etf-europe.org/eu-green-deal-data-shows-that-shift-from-road-to-rail-is-not-happening/>
32. European Union (n.d.). Logistics and multimodal transport. https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/logistics-and-multimodal-transport_en
33. Karam, A., Klejs Jensen, A.J., & Hussein, M. (2023). Analysis of the barriers to multimodal freight transport and their mitigation strategies. *European Transport Research Review*, 15, 43. <https://doi.org/10.1186/s12544-023-00614-0>
34. European Parliament (n.d.). Common transport policy: Overview European Commission. <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/123/common-transport-policy-overview>
35. Bïguerie, W. (2025). The outlook for European road transport in 2025. <https://market-insights.upply.com/en/the-outlook-for-european-road-transport-in-2025>
36. European Commission (n.d.). Multimodal logistics in the context of EU policies [DG MOVE]. https://unece.org/sites/default/files/2022-11/6%28b2%29_EU_UN%20Intermodal%20Working%20Party%20%281%29.pdf
37. EU transport policies: looking back and moving forward (2024, December 12). *Publyon*. https://publyon.com/eu-transport-policies-looking-back-and-moving-forward/?switch_language=en
38. Lypez, J. (2024). How is multimodal transport transforming the global economy? <https://inspenet.com/en/articulo/multimodal-transport-in-global-economy/>

39. European Union (2022, 12 May). Commission Decision of 12.5.2022 on the signing of a High-Level Understanding between the European Union and Ukraine on indicative maps of the Trans-European transport network in Ukraine, being a high-level agreement within the meaning of Article 49(6) of Regulation (EU) No 1315/2013 (TEN-T regulation). https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/european-commission-establish-solidarity-lanes-help-ukraine-export-agricultural-goods-2022-05-12_en?prefLang=uk

40. Transport barometer (n.d.). *TIMOCOM*. <https://surl.li/upbydz>

41. Implementing the European Green Deal in Transport and Shaping Sustainable Mobility (2022, August). *BRDO Office for Effective Regulation*. <https://brdo.com.ua/wp-content/uploads/2024/07/ZK-Realizatsiya-YEvropeyskogo-zelenogo-kursu-v-transporti-ta-formuvannya-staloi-mobilnosti.pdf> [in Ukrainian].

42. Sustainable development of land freight transportation in Ukraine (n.d.). *International Transport Forum* https://www.itf-oecd.org/modes/Road?f%5B0%5D=field_theme_tax%3A1&f%5B1%5D=field_category_tax%3A12 [in Ukrainian].

43. Cabinet of Ministers of Ukraine (2024, December 27). On approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the period until 2030 and approval of the operational plan of measures for its implementation in 2025-2027. Resolution № 1550. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-%D0%BF#Text> [in Ukrainian].

44. Transport Strategy 2030: What is planned for the road transport sector (2025, January 30). *Centre for transport strategies*. https://cfts.org.ua/articles/transportna_strategiya_2030_scho_peredbacheno_dlya_sferi_avtomobilnikh_perevezen_2086/144361 [in Ukrainian].

Received: 14.09.2025

Accepted: 21.10.2025

Бойченко М. В., Бояркін М. О., Осадчий О. О. Ринок міжнародних автомобільних перевезень вантажів України в умовах інтеграції до єдиного європейського транспортного простору: тенденції розвитку, бар'єри та шляхи їх подолання

У статті обґрунтовано стратегічне значення у відновленні економіки України процесу інтеграції автомобільного сегменту ринку вантажних перевезень в єдиний європейський транспортний простір. Визначено основні проблеми сучасного розвитку цього сегменту, пов'язані з геополітичними процесами. Наведено перелік бар'єрів інтеграційного процесу що виникають як внаслідок внутрішньоукраїнських проблем так і з боку транспортної системи Європейського Союзу. Сформовано комплекс заходів для подолання бар'єрів в процесі інтеграції автотранспортних перевезень вантажів України в єдиний транспортний простір ЄС.

Ключові слова: відновлення економіки, ринок вантажних перевезень, автомобільний транспорт, інтеграція, бар'єри.

Boichenko M. V., Boiarkin M. O., Osadchyi O. O. The market of international road freight transportation of Ukraine in the context of integration into the single European transport space: development trends, barriers and ways to overcome them

The article substantiates the strategic importance of the process of integrating the automobile segment of the freight market into the single European transport space in the recovery of the Ukrainian economy. A quantitative analysis of global, European and domestic freight transportation, including road transport, is provided. Key trends in the development of the international and, in particular, the European freight market are identified, which include the growth of demand for "green transport" and transparent environmental standards, intensive digitalization and automation, the transition to multimodality, as well as more stringent regulatory requirements and challenges in terms of staffing.

A list of barriers to the integration process is provided, including Ukraine's internal problems, such as the need to modernize infrastructure, imperfect legal and institutional capacity, competition in the market, as well as difficulties with compliance with regulatory requirements and interinstitutional coordination. On the EU side, the main barriers are infrastructure, regulatory, investment challenges and environmental sustainability issues. A set of measures has been formed to overcome barriers in the process of integrating Ukrainian road freight transport into the EU single transport space. In particular, it is important for Ukraine to finance infrastructure modernization, adapt legislation to European standards, stimulate competition, support small and medium-sized enterprises, ensure monitoring of regulations and strengthen inter-institutional coordination. On the EU side, important measures are joint cross-border infrastructure projects, harmonization of standards, conclusion of agreements to simplify customs and border procedures, attraction of investments through international funds, as well as the introduction of environmental standards and incentives for "green" transport.

Keywords: economic recovery, freight market, road transport, integration, barriers.

Формат цитування:

Бойченко М. В., Бояркін М. О., Осадчий О. О. Ринок міжнародних автомобільних перевезень вантажів України в умовах інтеграції до єдиного європейського транспортного простору: тенденції розвитку, бар'єри та шляхи їх подолання. *Вісник економічної науки України*. 2025. № 2 (49). С. 15-25. [https://doi.org/10.37405/1729-7206.2025.2\(49\).15-25](https://doi.org/10.37405/1729-7206.2025.2(49).15-25)

Boichenko, M. V., Boiarkin, M. O., & Osadchyi, O. O. (2025). The market of international road freight transportation of Ukraine in the context of integration into the single European transport space: development trends, barriers and ways to overcome them. *Visnyk ekonomichnoi nauky Ukrainy*, 2 (49), 15-25. [https://doi.org/10.37405/1729-7206.2025.2\(49\).15-25](https://doi.org/10.37405/1729-7206.2025.2(49).15-25)