

DOI: 10.15276/EJ.02.2025.9
DOI: 10.5281/zenodo.15758317
UDC: 338.49:656.0
JEL: L91, O10

КОНЦЕПТУАЛЬНІ ПІДХОДИ ДО РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ РИНКУ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УМОВАХ ПІСЛЯКРИЗОВОГО ВІДНОВЛЕННЯ

CONCEPTUAL APPROACHES TO THE DEVELOPMENT OF ROAD TRANSPORT MARKET INFRASTRUCTURE IN THE CONTEXT OF POST-CRISIS RECOVERY

Liubov A. Niekrasova, Doctor of Economic Sciences, Professor
Odessa Polytechnic National University, Odessa, Ukraine
ORCID: 0000-0002-4305-7547
Email: l.a.nekrasova@op.edu.ua

Yurii S. Stohnii
Odessa Polytechnic National University, Odessa, Ukraine
ORCID: 0009-0008-3379-398X
Email: 8984261@as.op.edu.ua

Received 27.04.2025

Некрасова Л.А., Стогній Ю.С. Концептуальні підходи до розвитку інфраструктури ринку автомобільних перевезень в умовах післякризового відновлення. Оглядова стаття.

Стаття присвячена визначенню концептуальних підходів до розвитку інфраструктури ринку автомобільних перевезень в умовах післякризового відновлення. Проведено аналіз сучасного стану інфраструктури ринку автомобільних перевезень. Розглянуто динаміку обсягів вантажних перевезень в Україні за 2015-2021 роки. Розглянуто динаміку та структуру обсягу перевезень та вантажообіг в Україні автомобільним транспортом в період з 2021 по 2023 роки. Обґрунтовано концептуальні підходи до розвитку інфраструктури ринку автомобільних перевезень. Визначено шляхи їх забезпечення за такими підходами: інституційний, логістично-технологічний, екологічний та інноваційний, економічний, інфраструктурний, соціальний.

Ключові слова: інфраструктура, ринок, автомобільні перевезення, відновлення, транспортна галузь, вантажні перевезення, логістика, концептуальний підхід

Niekrasova L.A., Stohnii Yu.S. Conceptual Approaches to the Development of Road Transport Market Infrastructure in the Context of Post-Crisis Recovery. Review article.

The article is concerned with defining conceptual approaches to development of the road transport market infrastructure in the context of post-crisis recovery. An analysis of the current state of the road transport market infrastructure is carried out. The dynamics of freight traffic in Ukraine in 2015-2021 is considered. The dynamics and structure of the volume of traffic and cargo turnover in Ukraine by road transport in the period from 2021 to 2023 are considered. Conceptual approaches to the development of the road transport market infrastructure are substantiated. The ways to ensure their provision in the following areas are identified: institutional, logistics and technological, environmental and innovative, economic, infrastructure, social.

Keywords: infrastructure, market, road transport, recovery, transport industry, freight transport, logistics, conceptual approach

Розвиток інфраструктури ринку автомобільних перевезень відіграє ключову роль у забезпеченні сталого економічного зростання, підвищенні конкурентоспроможності національної економіки та покращенні логістичних зв'язків між регіонами. В умовах післякризового відновлення, спричиненого глобальними економічними потрясіннями, наслідками пандемії COVID-19 та воєнними діями в Україні, особливої ролі набуває формування ефективних концептуальних підходів до модернізації та оптимізації даної сфери. Повномасштабне військове вторгнення у лютому 2022 року спричинило значні руйнування транспортної інфраструктури, що ускладнило логістичні ланцюги, призвело до зміни маршрутів перевезень, зміщення центрів економічної активності та зростання витрат на транспортування. В той же час відновлення економіки України неможливе без якісного функціонування транспортної системи, яка забезпечує як внутрішні, так і міжнародні перевезення, що є критично важливим для експорту, гуманітарної допомоги та мобільності населення. У цих умовах необхідні комплексні підходи до відбудови та модернізації автомобільної транспортної інфраструктури з урахуванням нових викликів, інноваційних рішень та європейських стандартів.

Відзначимо, що на галузь транспорту та логістики у 2020 році припадало близько 6,3% від ВВП України [1]. Саме до початку повномасштабного військового вторгнення відзначалась стабільність розвитку ринку вантажних перевезень країни, не дивлячись на наявність певних проблем та труднощів у галузі. Станом на жовтень 2024 року транспортна галузь була серед лідерів зростання економіки України, що зумовлювало зростання ВВП на рівні 1,3% [2]. Попри стрімке зменшення, відзначимо, що в умовах руйнування

транспортної інфраструктури, масового відтоку кадрів та втрати ланцюгів постачання даних показник є позитивним.

Проблематика розвитку транспортної інфраструктури пов'язана з низкою викликів, зокрема з недостатнім рівнем інвестицій, зношеністю матеріально-технічної бази, потребою у цифровізації транспортних процесів та підвищенні екологічної безпеки перевезень. Крім того, у післякризовий період спостерігається трансформація попиту на транспортні послуги, що вимагає адаптації інфраструктурних рішень до нових соціально-економічних реалій.

Метою даної статті є визначення концептуальних підходів до розвитку інфраструктури ринку автомобільних перевезень в умовах післякризового відновлення. Для досягнення мети необхідно виконати такі завдання:

- провести аналіз сучасного стану інфраструктури ринку автомобільних перевезень;
- обґрунтувати концептуальні підходи до його розвитку;
- визначити шляхи забезпечення впровадження концептуальних підходів інфраструктури ринку автомобільних перевезень.

Аналіз останніх досліджень та публікацій

Особливості розвитку інфраструктури транспортного ринку, у тому числі ринку автомобільних перевезень, в умовах війни та питання його післякризового відновлення розглядаються багатьма вітчизняними та зарубіжними науковцями. Зокрема, К. Гнедіна, П. Нагорний [1] дослідили сучасний стан, особливості та перспективи розвитку вітчизняного ринку вантажних перевезень в умовах повномасштабного російського вторгнення в умовах війни, а також розробили низку пропозицій, які направлені на удосконалення надання послуг вантажних перевезень в Україні у перспективі короткострокового та довгострокового періодів. Я. Корнійко, Н. Валявська, О. Міхеев [2] відобразили аналіз сучасного стану транспортної галузі України у розрізі вантажних перевезень, зокрема представлено загальну оцінку збитків, завданих вітчизняній транспортній інфраструктурі, сформульовано орієнтири розвитку окремих видів транспорту, а також проаналізовано динаміку та структуру обсягу перевезень та вантажообігу в Україні автомобільним транспортом. Виділимо також О. Нів'євського, Д. Гортюнова, А. Нагурні [3], які у своєму дослідженні провели аналіз інфраструктурних збитків, які понесені країною за весь час війни, висвітлили вже зроблені дії задля її реконструкції та визначили напрями задля досягнення балансу між терміновими потребами реконструкції та більш сталим шляхом розвитку відповідно до законодавства Європейського союзу (ЄС) та цілей сталого розвитку. О. Томчук, Я. Головченко [4] розкрили особливості перевезення різними видами транспорту в умовах воєнного стану, зокрема за рахунок визначення їх переваг та недоліків, висвітлили частку видів транспорту в загальному обсязі вантажних перевезень, спрямованих на експорт та імпорт у 2022 році, запропонували покращення послуг вантажних перевезень, які можливо виконати в умовах війни. О. Лук'яною [5] було досліджено сучасний стан, особливості та перспективи розвитку транспортного комплексу України в цілому за час повномасштабного військового вторгнення та проаналізовано першочергові заходи, які були реалізовані державними органами влади задля досягнення стабілізації функціонування транспортного сектору України та забезпечення найбільш оптимальних для цього умов. В свою чергу Т. Чаркіна, В. Задоя, О. Юрчик [6] визначили перспективи розвитку відновлення і розбудови транспортної інфраструктури в Україні, зокрема за рахунок використання запропонованої концепції Smart City як стратегічного рішення для покращення якості життя мешканців міста, що включає інтеграцію передових технологій та інноваційних підходів у сфері урбаністики. Попри значну кількість досліджень, присвячених аналізу стану та перспектив розвитку транспортної галузі в умовах війни, залишається відкритим питання щодо розвитку інфраструктури ринку автомобільних перевезень у післякризовий період, що потребує подальшого розширення, особливо в напрямках інтеграції у ринок ЄС, цифрової трансформації, фінансової стійкості та стратегічного планування його відновлення.

Виклад основного матеріалу дослідження

Ринок автомобільних перевезень відіграє ключову роль у забезпеченні економічного зростання, мобільності населення та ефективного функціонування логістичних систем. У порівнянні з іншими видами транспорту та через обмеження у їх використанні, попит на перевезення саме автомобільним транспортом збільшився. Крім того автомобільний транспорт частково сприяє відновленню експорту сільськогосподарської продукції, який скоротився через обмежену можливість використання морського та залізничного транспорту України [7].

Проте вплив кризових явищ останніх років, що були спричинені як глобальними економічними викликами, так і внутрішніми, доволі суттєво вплинули на розвиток інфраструктури даної галузі. Як наслідок, все це викликало значне зниження обсягів перевезень, нестабільність фінансування, проблеми з оновленням матеріально-технічної бази та посилення екологічних вимог, що зумовило потребу у перегляді підходів до управління та пошук нових підходів до забезпечення стабільності його функціонування.

Відзначимо, що блокування можливості морських перевезень та призупинення авіасполучення сформувало нові можливості для транспортних компаній, які обслуговують ринок автомобільних перевезень. В той же час повністю освоїти необхідний обсяг перевезень не є можливим через ряд факторів. Фінансування залишається нестабільним, що ускладнює оновлення дорожньої мережі та розвиток

логістичних центрів. Транспортні потоки розподілені нерівномірно, що призводить до перевантаження окремих маршрутів і недостатнього забезпечення інших. Технологічне оснащення багатьох транспортних компаній не відповідає сучасним вимогам, а процеси управління перевезеннями в свою чергу потребують активного впровадження цифрових рішень. Окремо відзначимо потребу адаптації до екологічних стандартів, що вимагає як змін у державному регулюванні, так і перегляду стратегій самих перевізників.

На теперішній час автомобільний транспорт має найбільший потенціал для подальшого покращення довоєнних показників українського ринку вантажних перевезень [5]. Задля визначення сучасного стану інфраструктури автомобільних перевезень, що у тому числі дасть змогу визначити низку факторів, які стримують її відновлення та модернізацію, проаналізуємо динаміку обсягів вантажних перевезень в Україні у довоєнний період та під час війни (рисунок 1).

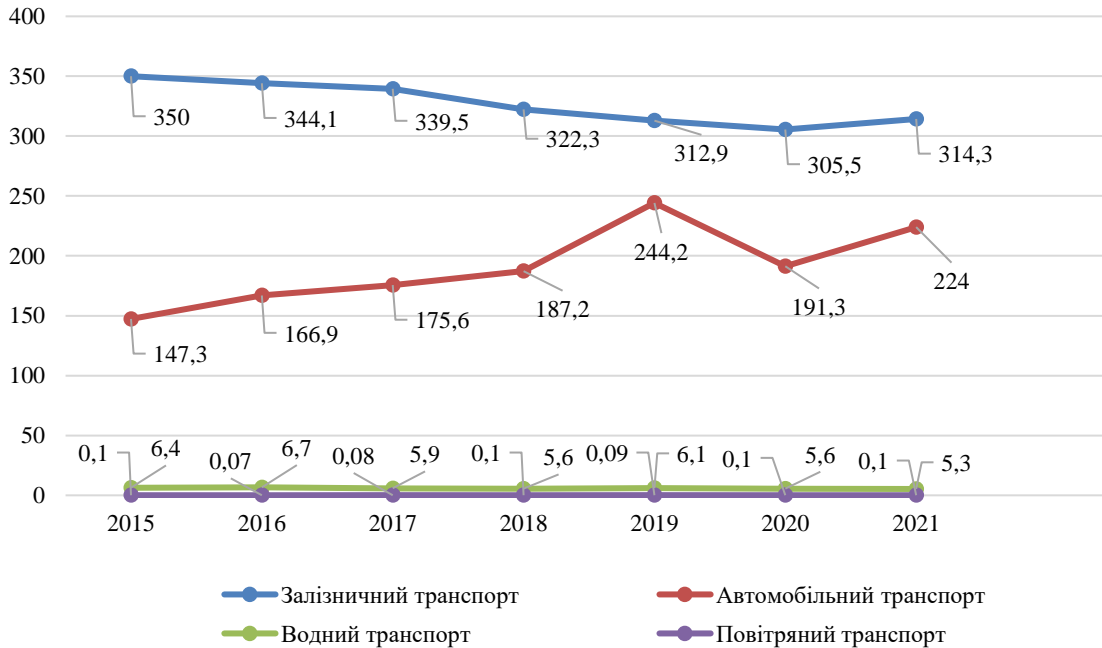


Рисунок 1. Динаміка обсягів вантажних перевезень в Україні за 2015-2021 роки, млн. т
Джерело: складено авторами за матеріалами [1]

Відповідно до рисунку 1, аналіз динаміки обсягів вантажних перевезень в Україні за 2015-2021 роки варто розглянути окремо для кожного виду транспорту, адже кожен з них зазнав різного впливу економічних, політичних та соціальних факторів. Автомобільні перевезення демонстрували стабільне зростання у 2015-2019 роках завдяки розвитку малого та середнього бізнесу, активному будівництву та зростанню внутрішнього споживання. Проте у 2020 році спостерігався спад через пандемію COVID-19, яка призвела до обмежень пересування та зниження ділової активності. У 2021 році ситуація почала відновлюватися, хоча високі ціни на паливо та економічна нестабільність залишалися проблемними чинниками. Позитивно вплинули такі фактори як розвиток логістики та e-commerce, покращення дорожньої інфраструктури, а негативно – зростання витрат на паливо та обслуговування, обмеження через карантинні заходи. В свою чергу перевезення залізницею мали тенденцію до поступового зниження ще до 2020 року через зміну структури експорту та скорочення промислового виробництва. У 2020 році пандемія додатково вплинула на обсяги перевезень, особливо через зменшення транспортування сировини (вугільної, металургійної продукції). Така динаміка пояснюється відповідними факторами: розвиток інтермодальних перевезень, збільшення інвестицій у вагони та оновлення інфраструктури, зниження промислового виробництва, погіршення технічного стану рухомого складу. Щодо динаміки вантажних перевезень водним транспортом, морські та річкові перевезення мали стабільні показники до 2019 року завдяки експорту зернових та металопродукції. Проте у 2020 році через пандемію та зниження попиту на міжнародних ринках обсяги перевезень зменшилися. У 2021 році ситуація поступово покращилася, особливо через розвиток експортної логістики. Причинами такої динаміки було з одного боку розширення портової інфраструктури та розвиток зернового експорту, а з іншого – обмеження через карантинні заходи. Що стосується перевезень авіатранспортом, то вони традиційно займали невелику частку вантажних перевезень. Проте до 2019 року спостерігалось зростання завдяки активному розвитку міжнародної торгівлі та швидких логістичних рішень. У 2020 році пандемія спричинила різке скорочення вантажних авіап перевезень через обмеження на міжнародні рейси, що продовжувалося у 2021 році. Серед позитивних причин такої динаміки був попит на швидку доставку, серед негативних – закриття авіасполучень у період пандемії та висока вартість перевезень.

Все докорінно змінилось у 2022 році з початком повномасштабного військового вторгнення на територію України, що спричинило значне зниження обсягів внутрішніх та міжнародних вантажних перевезень. Попри усі виклики, з якими стикнулися вітчизняні перевізники, а саме руйнування безлічі інфраструктурних об'єктів, стандартних логістичних ланцюгів, блокування шляхів, війна стала справжнім стимулом для транспортного сектору. Національний ринок зміг пройти адаптацію до нових умов, змінити напрями та розпочати розвиток нових експортних шляхів. Серед найбільш важливих відзначимо початок використання сухопутних коридорів через країни Європи та отримання представниками українського бізнесу значної підтримки від профільних асоціацій. Вже у I кварталі 2024 року загальний обсяг вантажних перевезень всіма видами транспорту сягав рівня 177,4 млн т, що відповідає 54% обсягу 2023 року [7].

В країні сформувалась чітка тенденція збільшення частки автомобільних перевезень у міжнародному сполученні, що пояснюється перенаправленням значної частини великих вантажопотоків на наземні види транспорту. Для порівняння: у 2021 році частка вантажів, що перевозяться автомобільним транспортом становила 37%, у 2023 році – 64%. Розвитку міжнародних вантажних автомобільних перевезень сприяє продовження чинної угоди про автомобільні вантажні перевезення до 30 червня 2025 року, метою якої є допомога в отриманні доступу Україною до світових ринків шляхом спрощення транзиту через країни ЄС і подальший розвиток зв'язків із ринком ЄС, зокрема через «Шляхи солідарності між Україною та ЄС». Відзначимо й перші результати такої співпраці: обсяг експорту збільшився приблизно на дві третини, а вартість експорту зросла на третину, що означає експорт 300 тис. т товарів додатково щомісяця. В той же час український імпорту з ЄС також різко збільшився: обсяг імпорту зростає приблизно на 300 тис. т щомісяця, його вартість збільшилась майже втричі швидше, ніж вартість експорту, досягнувши понад 700 млн євро на місяць у порівнянні з 250 млн євро на місяць [7].

Для більш детального аналізу розглянемо динаміку та структуру обсягу перевезень та вантажообіг в Україні автомобільним транспортом (рисунок 2).

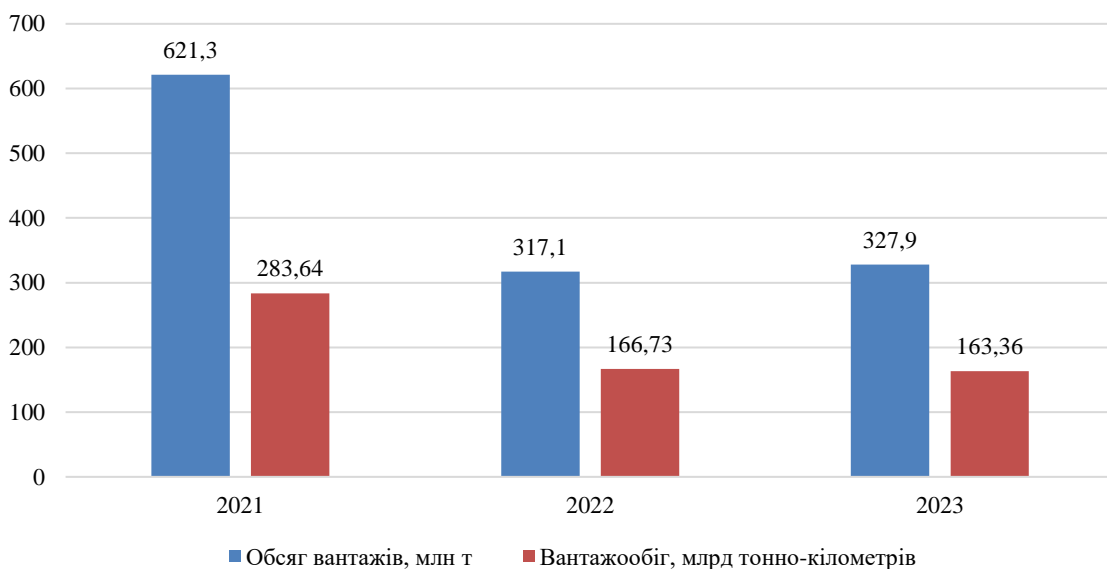


Рисунок 2. Динаміка та структура обсягу перевезень та вантажообіг в Україні автомобільним транспортом

Джерело: складено авторами за матеріалами [2]

Відповідно до рисунку 2, різке падіння у 2022 році пояснюється повномасштабним військовим вторгненням в Україну, що призвело до порушення логістичних ланцюгів, руйнування транспортної інфраструктури та зниження економічної активності. Невелике зростання обсягу вантажів у 2023 році, а саме на 3,4%, в першу чергу пов'язано зі стабілізацією транспортної системи, адаптацією бізнесу до нових умов і відновленням експорту. В той же час причинами подальшого падіння вантажообігу у 2023 році є зменшення середніх відстаней перевезень, перехід на альтернативні види транспорту та зміни у структурі перевезення товарів.

Сегментація ринку вантажних перевезень в Україні свідчить про те, що 2023 року 50,4% імпорту припадало на автомобільний транспорт, 27,3% – на залізничний транспорт, решту обсягу розділили водний, мультимодальний і повітряний види транспорту [9]. Такий розподіл частки різних видів транспорту в імпортих перевезеннях України у 2023 році зумовлений кількома ключовими факторами. По-перше, автомобільні перевезення відзначаються своєю гнучкістю та мобільністю, що дає можливість швидко змінювати маршрути та доставляти вантажі безпосередньо до пунктів призначення. По-друге, попри війну, залізничний вид транспорту досі залишається важливим логістичним каналом, адже

забезпечує високу вантажопідйомність, що є найбільш прийнятним для перевезення великогабаритних і важких товарів (сировина, вугілля, будматеріали).

Зменшення кількості вантажних перевезень, безоплатне перевезення внутрішньо переміщених осіб, військових та гуманітарних вантажів, а також різке зростання ціни на паливо та ракетні удари по цивільній енергетичній інфраструктурі призвели до вимушеного підвищення тарифів на послуги вантажних перевезень [4]. Дійсно, саме зменшення кількості вантажних перевезень стало одним із ключових чинників підвищення тарифів, оскільки скорочення попиту спричинило зменшення завантаженості транспортних компаній. Це, у свою чергу, призвело до збільшення витрат на одиницю перевезеного вантажу, оскільки операційні витрати залишаються високими незалежно від обсягу перевезень. Додатково, частина перевізників була залучена до безоплатного транспортування внутрішньо переміщених осіб, військових та гуманітарних вантажів, що ще більше зменшило комерційний вантажопотік та змусило компанії компенсувати недоотримані прибутки за рахунок зростання вартості своїх послуг.

Ситуацію ускладнило також різке зростання цін на паливо, що відбулося через порушення логістичних ланцюгів постачання, знищення паливних сховищ та загальне підвищення вартості енергоресурсів. Оскільки паливо становить одну з найбільших статей витрат у сфері автомобільних перевезень, його подорожчання безпосередньо вплинуло на формування тарифів. Більше того, деякі компанії змушені були шукати альтернативні варіанти транспортування або комбінувати кілька видів перевезень, що також спричинило додаткові витрати. Ще одним вагомим фактором стало руйнування цивільної енергетичної інфраструктури внаслідок ракетних ударів. Відключення електроенергії та руйнування паливних баз спричинило збої в роботі логістичних систем, що вплинуло як на автомобільні, так і на залізничні перевезення. Деякі маршрути стали недоступними або потребували складніших і довших схем доставки, що також позначилось на вартості перевезень.

Для підтримки та забезпечення максимально сприятливих умов функціонування транспортного ринку вагоме значення відіграла держава та прийняті заходи вищим керівництвом країни. Під час воєнного стану державними органами влади було запроваджено низку важливих заходів, мета яких полягала у забезпеченні стабілізації функціонування транспортного сектору країни, зокрема для автомобільних перевезень такі [2, 5, 10-12]:

- з 1 квітня 2022 року скасовано ввізне мито, акцизний податок та ПДВ, що підлягають сплаті фізичними особами при ввезенні на митну територію України транспортних засобів за визначеними переліками, а також запроваджено спеціальні винятки до пільгового митного режиму для юридичних осіб;
- 6 квітня 2022 року Міністерство інфраструктури спростило отримання ліцензій на основні види автомобільних перевезень;
- 29 червня 2022 року між Україною та ЄС була підписана Угода про вантажні перевезення автомобільним транспортом («транспортний безвіз»);
- ввезені тисячі транспортних засобів на митну територію України у формі гуманітарної допомоги для забезпечення потреб Збройних Сил України та регіональних підрозділів оборони. Крім того, Державна митна служба передала оборонному сектору понад 1000 конфіскованих транспортних засобів;
- запущено офіційну гуманітарну платформу «СпівДія», яка дозволяє власникам транспортних засобів (фізичним та юридичним особам) брати участь у логістиці гуманітарних вантажів;
- для забезпечення якнайшвидшої доставки гуманітарної допомоги, 14 європейських країн зробили в'їзд в Україну обов'язковою умовою для отримання дозволу на транспортування вантажів гуманітарної допомоги;
- кількість пунктів пропуску на українських дорогах було зменшено з метою забезпечення ефективності пасажирських та вантажних перевезень, враховуючи потреби безпеки, спричинені воєнним станом.

Запроваджені державою заходи для підтримки автомобільних перевезень під час воєнного стану мали на меті забезпечити стабільність транспортного сектору, сприяти економічній стійкості та підвищити мобільність критично важливих ресурсів. Скасування ввізного мита, акцизного податку та ПДВ на транспортні засоби стали важливим кроком для підтримки логістичних компаній і фізичних осіб, що дозволило частково оновити автопарк, поповнити парк гуманітарних та оборонних транспортних засобів і зменшити фінансовий тиск на підприємців. Проте варто зазначити, що цей захід мав і певні ризики, зокрема можливість зловживань під виглядом гуманітарного ввезення та втрати бюджетних надходжень. Спростивши ліцензування автомобільних перевезень, держава сприяла швидшому входженню нових учасників на ринок, що було вкрай необхідним у період, коли через бойові дії багато компаній призупинили роботу або втратили частину автопарку. Щодо «транспортного безвізу» з ЄС, то його підписання стало стратегічно важливим кроком, оскільки воєнні дії значно обмежили можливості морських та авіаперевезень, а Європа стала основним партнером України в логістиці. Це дозволило значно спростити та пришвидшити доставку товарів, особливо гуманітарної допомоги та продукції критичного імпорту. Загалом, усі вище відзначені заходи мали позитивний вплив на транспортний сектор, проте їхня ефективність значною мірою залежала від оперативності реалізації, координації з бізнесом і міжнародними партнерами та можливості адаптації до динамічних змін воєнної ситуації.

Відповідно до національної стратегії «Drive Ukraine 2030» [13], існує термінова необхідність відновлення українського вантажного автомобільного парку. Сукупний валовий обсяг інвестицій,

необхідних для його оновлення становить 5,9 млрд євро. Але економія на витратах на паливо завдяки підвищенню економічності парку важкого вантажного автотранспорту дасть змогу заощадити 2,4 млрд євро. Продуктивність праці зростає на 35%, а загальна кількість авто знизиться на 22%. Таким чином, до 2030 року Україна зможе покращити свій транспортний парк до міжнародних стандартів та посісти провідні позиції в структурі міжнародних вантажних перевезень.

Відповідно до вище проведеного аналізу сучасного стану інфраструктури ринку автомобільних перевезень, відзначимо ключові напрями концептуального підходу до розвитку інфраструктури ринку автомобільних перевезень у післякризовий період, кожен з яких спрямований на вирішення актуальних проблем та створення ефективної, стабільної та конкурентоспроможної транспортної системи (рисунк 3).

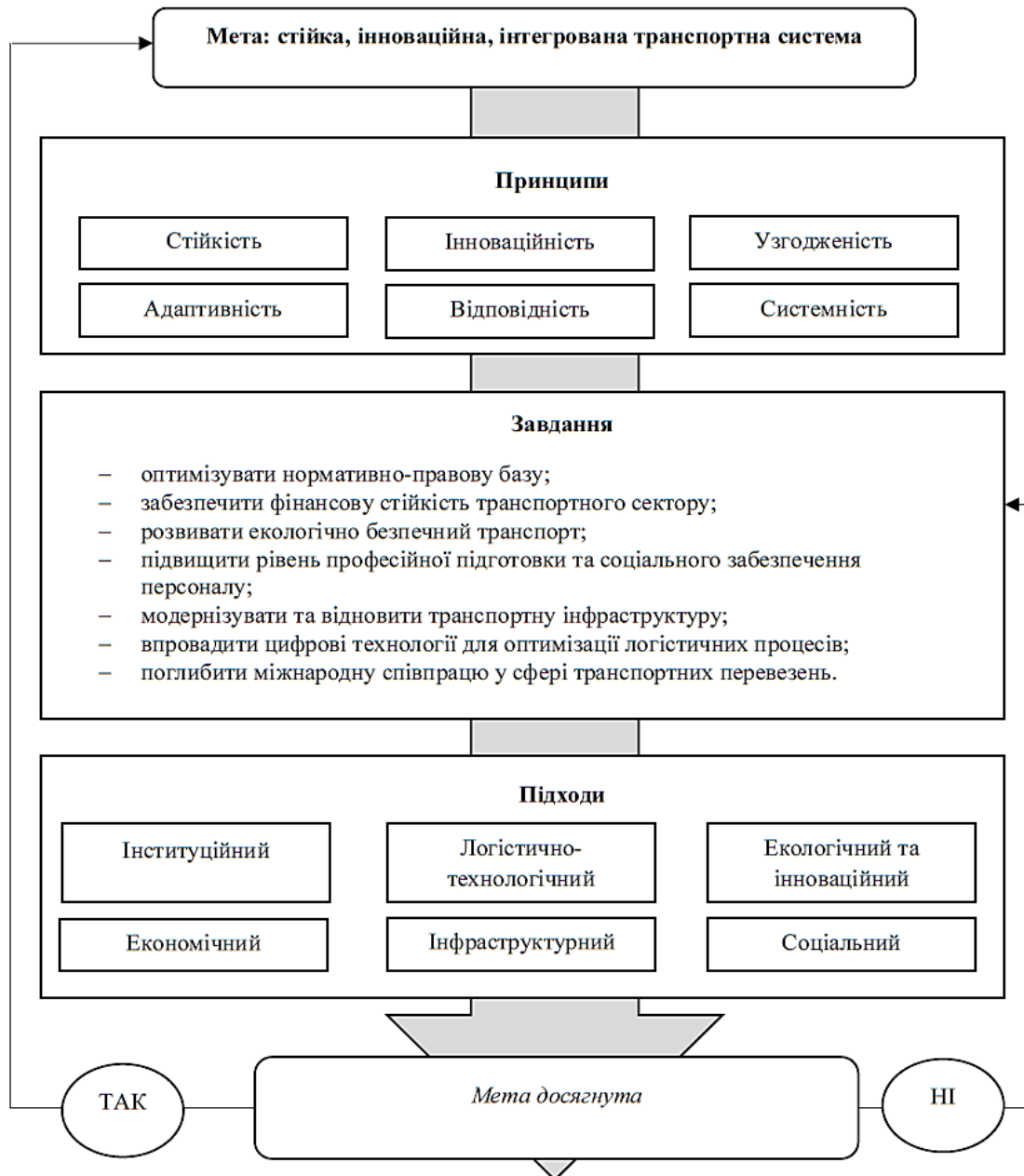


Рисунок 3. Концептуальна схема розвитку інфраструктури ринку автомобільних перевезень у післякризовий період
Джерело: власна розробка авторів

Відповідно до вище відзначеної концептуальної схеми розвитку інфраструктури ринку автомобільних перевезень у післякризовий період, основними завданнями є такі:

1) Інституційне завдання за принципами узгодженості та відповідності: оптимізувати нормативно-правову базу для розвитку ринку автомобільних перевезень шляхом гармонізації українського законодавства з європейськими стандартами, спрощення регуляторних процедур та впровадження цифрових механізмів взаємодії між державними органами та бізнесом;

2) Економічне завдання відповідно принципу стійкості та адаптивності: забезпечити фінансову стійкість транспортного сектору через механізми державно-приватного партнерства, залучення інвестицій у модернізацію інфраструктури, розвиток лізингових програм для оновлення автопарку та запровадження податкових стимулів для перевізників;

3) Екологічне та інноваційне завдання за принципами інноваційності та відповідності: розвивати екологічно безпечний транспорт шляхом впровадження програм переходу на електротранспорт, альтернативні види пального, екологічно чисті технології та стимулювання підприємств до впровадження «зелених» логістичних рішень;

4) Соціальне завдання відповідно принципу системності та адаптивності: підвищити рівень професійної підготовки та соціального забезпечення персоналу транспортної галузі, запровадивши програми навчання водіїв, менеджерів логістики та операторів цифрових транспортних систем, покращивши умови праці та впровадивши механізми соціального захисту для працівників галузі;

5) Інфраструктурне завдання відповідно принципу стійкості та узгодженості: модернізувати та відновити транспортну інфраструктуру через розширення та реконструкцію доріг, створення нових логістичних хабів, модернізацію пунктів пропуску, будівництво транспортних коридорів та інтеграцію транспортної мережі України в європейську логістичну систему;

6) Логістично-технологічне завдання відповідно принципу інноваційності та системності: впровадити цифрові технології для оптимізації логістичних процесів шляхом розвитку інтелектуальних транспортних систем (ITS), автоматизованих систем управління перевезеннями, моніторингу вантажів у реальному часі та використання Big Data та штучного інтелекту для оптимізації маршрутів та розподілу транспортних ресурсів;

7) Комплексне завдання міжнародної інтеграції за принципами узгодженості, відповідності та адаптивності: поглибити міжнародну співпрацю у сфері транспортних перевезень через розширення дії «транспортного безвізу» з ЄС, розвиток мультимодальних перевезень, спрощених митних процедур, інтеграцію до європейських логістичних мереж та покращення умов транзиту територією України.

Висновки

Таким чином, результати проведеного дослідження підтвердили, що розвиток інфраструктури ринку автомобільних перевезень в умовах післякризового відновлення є ключовим фактором забезпечення економічної стабільності та інтеграції України в глобальну транспортну систему. Аналіз сучасного стану інфраструктури дозволив виявити основні проблеми, серед яких такі: нестача фінансування, недостатній рівень цифровізації логістичних процесів, регуляторні бар'єри та негативний екологічний вплив автомобільних перевезень. Обґрунтовано концептуальні підходи до розвитку інфраструктури ринку автомобільних перевезень, серед яких інституційний (удосконалення інвестицій та регуляторної політики), економічний (залучення інвестицій та фінансове стимулювання галузі), екологічний та інноваційний (перехід до сталого транспорту та цифровізація логістики), соціальний (підвищення професійної підготовки та умов праці), інфраструктурний (модернізація дорожньої мережі, прикордонних пунктів та логістичних систем, оптимізація маршрутів і мультимодальні перевезення). Запропоновані шляхи реалізації концептуальних підходів передбачають комплекс заходів, зокрема оновлення нормативно-правового забезпечення транспортного сектору відповідно до міжнародних стандартів, стимулювання інвестиційних проектів у логістичну сферу, створення умов для розвитку екологічно чистого транспорту, активну інтеграцію цифрових технологій у транспортний менеджмент, а також покращення інфраструктурної бази з акцентом на підвищення її ефективності та надійності. Стратегічний розвиток інфраструктури ринку автомобільних перевезень потребує комплексного підходу, що базується на принципах стійкості, інноваційності, узгодженості, адаптивності, відповідності міжнародним стандартам та системності. Виконання запропонованих завдань дозволить не лише стабілізувати ситуацію у транспортному секторі, а й створити передумови для його довгострокового розвитку, підвищення конкурентоспроможності України на міжнародному ринку перевезень та посилення її ролі як логістичного хабу у Східній Європі.

Abstract

In the course of the study, a comprehensive analysis of the current state of the road transport market infrastructure was carried out, and the key problems and barriers to its effective functioning in the context of post-crisis recovery were identified.

The purpose of the article is to define conceptual approaches to the development of the road transport market infrastructure in the context of post-crisis recovery. To achieve this goal, it is necessary to perform the following tasks: to analyse the current state of the road transport market infrastructure; to substantiate the conceptual approaches to the development of the road transport market infrastructure; to identify ways to ensure implementation of the conceptual approaches to the road transport market infrastructure. It is established that the main challenges to infrastructure development are a lack of investment, an outdated material and technical base, insufficient digitalisation of logistics processes, and the impact of external crisis factors, in particular, economic instability and destruction of the transport network. The article substantiates conceptual approaches to the

development of the road transport market infrastructure, which include institutional, economic, environmental and innovative, social, infrastructural, logistics and technological aspects. The application of these approaches allows for the creation of a sustainable, efficient and integrated road transport system that will meet the modern requirements of the global transport environment.

To ensure the practical implementation of the identified conceptual approaches, strategic directions for their implementation have been formulated. The main ways to restore and modernise the infrastructure of the road transport market include: improving regulatory and legal regulation in accordance with European standards, attracting investment in the transport sector through public-private partnership mechanisms, digitalisation of transport processes and development of intelligent logistics platforms, creating conditions for greening transport and introducing alternative energy sources, as well as modernisation of road infrastructure and integration of multimodal transport. The implementation of the proposed conceptual approaches will help to improve the efficiency of the road transport market, its competitiveness and sustainability in the face of dynamic changes in the economic environment. An integrated approach to the post-crisis restoration of transport infrastructure will allow Ukraine not only to overcome the consequences of the crisis, but also to form a modern logistics system that will meet international standards and contribute to the country's economic development.

Список літератури:

1. 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.
2. Корнійко Я., Валявська Н., Міхеєв О. Аналіз сучасного стану транспортної галузі України у розрізі вантажних перевезень. Економіка та суспільство. 2024. Випуск №70. DOI: 10.32782/2524-0072/2024-70-70.
3. Nivievskiy O., Gortyunov D., Nagurney A. War-Induced Damages and Reconstruction in Ukraine. SSRN. 2024. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=4831914.
4. Томчук О., Головченко Я. Аналітична оцінка послуг вантажних перевезень в умовах воєнного стану. Економіка та суспільство. 2023. Випуск №53. DOI: 10.32782/2524-0072/2023-53-90.
5. Лук'янова О.М. Транспортний комплекс України: виклики воєнного часу та перспективи розвитку. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2024. № 85. С. 42-50.
6. Чаркіна Т.Ю., Задоя В.О., Юрчик О.А. Сучасний стан та перспективи розвитку відновлення і розбудови транспортної інфраструктури в Україні. Агросвіт. 2024. Випуск №7. С. 45-50.
7. Мурований І.С., Трофімчук А.В. Аналіз стану ринку міжнародних вантажних автомобільних перевезень. Сучасні технології та перспективи розвитку автомобільного транспорту: XVII міжнар.наук.-практ.конф. Вінниця: ВНТУ, 2023. С. 166-167.
8. ЄС та Україна продовжили угоду про вантажні перевезення автомобільним транспортом. 2024. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://euneighbourseast.eu/uk/news/latest-news/yes-ta-ukrayina-prodovzhyly-ugodu-pro-vantazhni-perevezennya-avtomobilnym-transportom>.
9. Ринок вантажних перевезень в Україні та Польщі: понад 50% перевезень імпорту припадає на автомобільний транспорт. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://cutt.ly/arE1p86C>.
10. Косар Н., Кузьо Н. Вплив війни на ринок автомобільних вантажних перевезень України та його подальший розвиток. Вісник Львівського університету. Серія економічна. 2023. Випуск 65. С. 14-23.
11. Рожко Н.Я., Плекан У.М. Сучасні тренди та реалії ринку автомобільних перевезень та логістики в Україні. Сучасні технології та перспективи розвитку автомобільного транспорту: XV міжнар.наук.-практ.конф. Вінниця: ВНТУ, 2021. С. 125-126.
12. Ринок міжнародних перевезень. 2024. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://blog.youcontrol.market/rinok-mizhnarodnikh-pierieviezien>.
13. Національна стратегія "Drive Ukraine 2030". [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/files/projects/str.html>.
14. Некрасова Л.А., Богаченко М.В. Розвиток взаємодії всіх видів транспорту на основі інтегрованої тарифної системи пасажирських перевезень. Причорноморські економічні студії. 2020. Випуск №51. С. 73-79.
15. Bashynska I., Zaichenko K. Global trends in digitalization and smartization of economies and society. Improvement of the directions of development of Ukraine in the conditions of the modern world situation: collective monograph. Kharkiv: SH SCW "New route", 2023. P. 76-89. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.newroute.org.ua/mon15>.
16. Bashynska I., Niekrasova L., Osypov V., Dyskina A., Zakharchenko L. Conceptual basis for the formation of a smart eco-industrial parks as benchmarking of sustainable manufacturing. International Conference Interdisciplinarity in Engineering. 2023. P. 337-349.

References:

1. Hnedina, K.V., & Nahorny, P.V. (2023). The freight transportation market in Ukraine: Analysis of the current state, wartime challenges, and development prospects. *Entrepreneurship and Trade*, Issue 38, P. 19-28 [in Ukrainian].
2. Korniiiko, Ya., Valiavska, N., & Mikheiev, O. (2024). Analysis of the current state of Ukraine's transport industry in the context of freight transportation. *Economy and Society*, Issue 70. DOI: 10.32782/2524-0072/2024-70-70 [in Ukrainian].
3. Nivievskiy, O., Gortyunov, D., & Nagurney, A. (2024). War-Induced Damages and Reconstruction in Ukraine. SSRN. Retrieved from: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=4831914 [in English].
4. Tomchuk, O., & Holovchenko, Ya. (2023). Analytical assessment of freight transportation services under martial law. *Economy and Society*, Issue 53. DOI: 10.32782/2524-0072/2023-53-90 [in Ukrainian].
5. Lukianova, O.M. (2024). Ukraine's transport complex: Wartime challenges and development prospects. *Bulletin of Transport and Industry Economics*, Issue 85, P. 42-50 [in Ukrainian].
6. Charkina, T.Yu., Zadoia, V.O., & Yurchyk, O.A. (2024). The current state and prospects for the recovery and development of Ukraine's transport infrastructure. *Agrosvit*, Issue 7, P. 45-50 [in Ukrainian].
7. Murovanyi, I.S., & Trofimchuk, A.V. (2023). Analysis of the state of the international freight road transportation market. *Modern Technologies and Prospects for the Development of Road Transport: XVII International Scientific and Practical Conference*, Vinnytsia: VNTU, P. 166-167 [in Ukrainian].
8. The EU and Ukraine extended the agreement on freight transportation by road. (2024). Retrieved from: <https://euneighbourseast.eu/uk/news/latest-news/yes-ta-ukrayina-prodovzhyly-ugodu-pro-vantazhni-pe-revezennya-avtomobilnym-transportom> [in Ukrainian].
9. The freight transportation market in Ukraine and Poland: Over 50% of import shipments are carried by road transport. Retrieved from: <https://cutt.ly/arE1p86C> [in Ukrainian].
10. Kosar, N., & Kuzio, N. (2023). The impact of war on Ukraine's road freight transportation market and its further development. *Bulletin of Lviv University. Economic Series*, Issue 65, P. 14-23 [in Ukrainian].
11. Rozhko, N.Ya., & Plekan, U.M. (2021). Modern trends and realities of the road transport and logistics market in Ukraine. *Modern Technologies and Prospects for the Development of Road Transport: XV International Scientific and Practical Conference*, Vinnytsia: VNTU, P. 125-126 [in Ukrainian].
12. The international transportation market. (2024). Retrieved from: <https://blog.youcontrol.market/rinok-mizhnarodnikh-pierieviezien> [in Ukrainian].
13. Ministry of Infrastructure of Ukraine. National Strategy "Drive Ukraine 2030". Retrieved from: <https://mtu.gov.ua/files/projects/str.html> [in Ukrainian].
14. Niekrasova, L.A., & Bohachenko, M.V. (2020). Development of interaction between all types of transport based on an integrated tariff system for passenger transportation. *Black Sea Economic Studies*, Issue 51, P. 73-79 [in Ukrainian].
15. Bashynska, I., & Zaichenko, K. (2023). Global trends in digitalization and smartization of economies and society. Improvement of the directions of development of Ukraine in the conditions of the modern world situation: collective monograph. Kharkiv: SH SCW "New route", P. 76-89. Retrieved from: <https://www.newroute.org.ua/mon15> [in English].
16. Bashynska, I., Niekrasova, L., Osypov, V., Dyskina, A., & Zakharchenko, L. (2023). Conceptual basis for the formation of a smart eco-industrial park as benchmarking of sustainable manufacturing. *International Conference Interdisciplinarity in Engineering*, P. 337-349 [in English].

Посилання на статтю:

Некрасова Л.А. Концептуальні підходи до розвитку інфраструктури ринку автомобільних перевезень в умовах післякризового відновлення / Л.А. Некрасова, Ю.С. Стогній // *Економічний журнал Одеського політехнічного університету*. – 2025. – № 2(32). – С. 77-85. – Режим доступу до журн.: <https://economics.net.ua/ejopu/2025/No2/77.pdf>. DOI: 10.15276/EJ.02.2025.9. DOI: 10.5281/zenodo.15758317.

Reference a Journal Article:

Niekrasova L.A. *Conceptual Approaches to the Development of Road Transport Market Infrastructure in the Context of Post-Crisis Recovery* / L.A. Niekrasova, Yu.S. Stohnii // *Economic journal Odessa polytechnic university*. – 2025. – № 2(32). – P. 77-85. – Retrieved from <https://economics.net.ua/ejopu/2025/No2/77.pdf>. DOI: 10.15276/EJ.02.2025.9. DOI: 10.5281/zenodo.15758317.

