

DOI: 10.15276/ETR.01.2026.6

DOI: 10.5281/zenodo.18945937

UDC: 656.078:339.92(477:4)

JEL: F15, F55, L91, L92, L98, O18, R41, R48, Q55

ПРОГРЕС ТА ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНСЬКОГО РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

PROGRESS AND CHALLENGES IN THE EU INTEGRATION OF UKRAINE'S TRANSPORT SERVICES MARKET

Olena V. Dzyad, PhD in Economics, Associate Professor
Oles Honchar Dnipro National University, Dnipro, Ukraine
ORCID: 0000-0002-0869-599X
Email: ovdzyad@gmail.com

Oleh I. Mykhailenko
Oles Honchar Dnipro National University, Dnipro, Ukraine
ORCID: 0009-0001-5552-0391
Email: mykhailenko.o@365.dnu.edu.ua

Received 04.12.2025

Транспортні перевезення України відіграють ключову роль у забезпеченні економічного розвитку, просторової цілісності та обороноздатності держави, а їх географічна структура та напрямки відображають стратегічні промислові, логістичні й геополітичні пріоритети країни. З одного боку, транспорт забезпечує мобільність населення, конкурентоспроможність експорту, стійкість ланцюгів постачання і транскордонну взаємодію. З іншого – саме транспорт у 2022–2025 рр. став інфраструктурним «жаркасом» державної стійкості під час повномасштабної війни, коли морські маршрути були частково заблоковані, а логістика масово переорієнтована на західний напрямок. У цій конфігурації євроінтеграція транспортного ринку України – не лише політичний курс, а практичний набір інституційних, інфраструктурних і технічних рішень, що мають забезпечити безбар'єрне сполучення з ринком ЄС, відповідність екологічним пріоритетам і цифровим стандартам, а також інтеграцію до TEN-T та загальноєвропейської логістичної екосистеми.

Історично українська логістика була зорієнтована на східний вектор: інфраструктура, технічні стандарти та регуляторна база тяжіли до пострадянської моделі. Першою політико-правовою рамкою зближення із ЄС стала Угода про партнерство і співробітництво 1994 р., однак практичний поступ гальмували політична нестабільність і повільні реформи. Перелом відбувся після укладання Угоди про асоціацію 2014 р., яка закріпила секторальні зобов'язання з гармонізації автомобільного, залізничного, авіаційного та внутрішнього водного транспорту з *acquis* ЄС. Відтоді інституційне зближення дедалі більше підкріплюється фактичною інтеграцією ринків і мереж, особливо в кризовий період 2022–2025 рр.,

Дзяд О.В., Михайленко О.І. Прогрес та проблемні питання євроінтеграції українського ринку транспортних перевезень. Оглядова стаття.

Стаття присвячена аналізу прогресу та проблемних питань євроінтеграції українського ринку транспортних перевезень у контексті трансформації зовнішньоторговельних зв'язків та повномасштабної війни. Висвітлено еволюцію взаємодії України з ЄС, структурні зрушення у динаміці транспортних послуг та вплив ключових інтеграційних рішень на логістику. Окреслено нормативні, інституційні, технічні, екологічні, соціальні та безпекові бар'єри. Визначено перспективи подальшої інтеграції, пов'язані з імплементацією *acquis*, модернізацією інфраструктури, цифровізацією та адаптацією до Європейського зеленого курсу.

Ключові слова: євроінтеграція, ринок транспортних перевезень, TEN-T, імплементація *acquis*

Dzyad O.V., Mykhailenko O.I. Progress and Challenges in the EU Integration of Ukraine's Transport Services Market. Review article.

The article examines the progress and key challenges of integrating Ukraine's transport services market into the EU in the context of shifting trade patterns and the full-scale war. It analyses the evolution of Ukraine–EU transport interaction, structural changes in transport flows, and the impact of major integration initiatives. The study identifies regulatory, institutional, technical, environmental, social, and security barriers. The paper outlines future integration prospects related to the implementation of EU *acquis*, infrastructure modernisation, digital transformation, and alignment with the European Green Deal.

Keywords: European integration, transport services market, TEN-T, *acquis* implementation

коли саме європейський напрямок забезпечив життєздатність зовнішньої торгівлі та мобільності. У цих умовах особливої актуальності набуває наукова проблема комплексного осмислення прогресу та проблемних питань євроінтеграції українського ринку транспортних перевезень.

Аналіз останніх досліджень та публікацій

Аналіз наукових досліджень і публікацій засвідчує зростаючий інтерес до європейської транспортної політики та інтеграційних процесів між українським ринком транспортних послуг і транспортною системою ЄС. Вітчизняні дослідження (О. Паливода; В. Македон, О. Дзяд; В. Адамик, Д. Рожнятовська; Я. Корнійко, Н. Валявська, О. Міхеєв) висвітлюють нормативно-правову гармонізацію, трансформацію логістики та стратегіюутворюючу роль транспорту в процесі євроінтеграції. У зарубіжних дослідженнях автори (П.Беріа, Ів Кроазе, Л. Г'єрі; А. Маккіннон; Г. Дірхауге, Т. Рейнер) фокусуються на лібералізації ринків, конкуренції та декарбонізаційній переорієнтації в ЄС. У той же час комплексний аналіз ринку транспортних перевезень України в умовах євроінтеграції залишається недостатньо висвітленим і потребує узагальнення на основі актуальних статистичних рядів і регуляторних новацій.

Метою статті є комплексний аналіз прогресу та виявлення проблемних питань євроінтеграції українського ринку транспортних перевезень у взаємодії з транспортною системою ЄС в умовах трансформації зовнішньоторговельних зв'язків та повномасштабної війни. Завдання дослідження передбачають простеження еволюції транспортно-логістичної взаємодії України з ЄС від початку незалежності до сьогодення, аналіз зміни ролі ЄС у структурі зовнішньої торгівлі та динаміки транспортних послуг за видами транспорту, оцінку впливу ключових інтеграційних рішень (Угода про асоціацію, «транспортний безвіз», «Шляхи солідарності», інтеграція до TEN-T, розвиток дунайсько-причорноморського коридору, спільний авіаційний простір) на конфігурацію ринку

перевезень, а також ідентифікацію нормативно-інституційних, фінансово-інвестиційних, інфраструктурно-технічних, екологічних, соціально-економічних і безпекових бар'єрів євроінтеграції транспортного сектору України, визначення перспектив подальшої інтеграції ринку транспортних перевезень до ЄС. Для досягнення поставленої мети застосовуються методи історико-логічного, порівняльного та структурно-динамічного аналізу, системний і комплексний підходи, а також аналіз окремих прикладів інтеграційних ініціатив і транспортних коридорів.

Виклад основного матеріалу дослідження

Історія транспортних зв'язків між Україною та країнами ЄС має глибоке коріння ще з часу набуття незалежності. У 1990-х роках після розпаду СРСР формується нова система зовнішньоекономічних зв'язків із фокусом на торговельно-транспортну співпрацю з ЄС. Проте логістична система залишалася прив'язаною до «східного вектора» – інфраструктура, стандарти і нормативна база тяжіли до пострадянських моделей. Першим рамковим кроком стало підписання у 1994 р. Угоди про партнерство і співробітництво з Європейськими Співтовариствами, яка заклала політико-правові основи взаємодії у транспорті [1]. Між тим практична кооперація довго залишалася обмеженою через політичну нестабільність і повільні реформи. Від 2000-х років поступово відкривався транзит і експорт у бік ЄС, хоча технічні бар'єри (різна ширина колії, слабка мультимодальна логістика, недостатня пропускна здатність кордону та інш.) стримували прогрес. Справжній імпульс інтеграції забезпечила Угода про асоціацію 2014 р. [2], яка вперше сформувала системні зобов'язання України щодо гармонізації норм у сфері автомобільного, залізничного, авіаційного та внутрішнього водного транспорту. Результатом стала стійка переорієнтація зовнішньоекономічних зв'язків на європейський напрям: частка країн ЄС в загальному зовнішньоторговельному обороті України зросла з 34,0% у 2014 р. до 56,0% у 2023 р. (рис. 1).

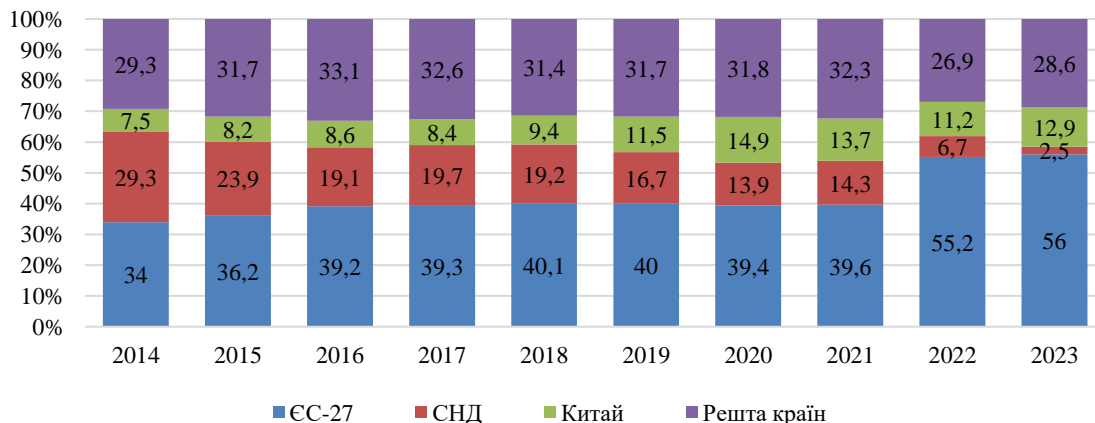


Рисунок 1. Географічна структура зовнішньоторговельного обороту України за основними напрямками у 2014–2023 рр., %

Джерело: складено авторами за матеріалами [3]

Така динаміка є наслідком як політичних і безпекових чинників, так і послідовної реалізації курсу на економічну та інституційну інтеграцію з ЄС. Особливо динамічне зростання відбулось після 2021 р., коли внаслідок повномасштабного вторгнення рф Україна практично втратила східні ринки, а транспортно-логістичні ланцюги були переорієнтовані на західний напрямок.

Зростання ролі ЄС у зовнішньоторговельному обороті України відображається у динаміці транспортних перевезень, зокрема в експортно-імпортних потоках за видами транспорту між Україною та країнами ЄС у 2020–2024 рр. (табл. 1). К/с – дані не оприлюднюються з метою виконання вимог Закону України «Про офіційну статистику» щодо забезпечення гарантій органів державної статистики щодо статистичної конфіденційності.

Таблиця 1. Динаміка експорту/імпорту транспортних послуг України з ЄС за видами транспорту за період 2020-2024 рр., млн дол. США

Роки	Експорт/ імпорт	Транспортні послуги					
		Автомобільні	Залізничні	Повітряні	Річкові	Морські	Всього
2020	Експорт	266,0	129,8	340,6	18,2	161,6	916,2
	Імпорт	135,0	71,2	163,5	0,5	163,3	533,5
2021	Експорт	311,9	152,3	333,9	к/с*	163,3	961,4
	Імпорт	180,9	81,5	213,5	0,2	302,3	778,4
2022	Експорт	364,6	129,7	176,4	72,2	85,0	827,9
	Імпорт	202,2	98,2	118,0	к/с*	289,5	707,9
2023	Експорт	444,1	200,5	148,4	к/с*	82,4	875,4
	Імпорт	276,9	194,7	110,7	14,3	193,4	790,0
2024	Експорт	442,9	200,8	179,5	9,7	105,8	938,7
	Імпорт	304,9	226,2	119,1	7,7	280,5	938,4

Джерело: складено авторами за матеріалами [6]

Як свідчать дані табл.1. найбільш стійку позитивну динаміку продемонстрував автомобільний транспорт, обсяги експорту якого зросли майже вдвічі, а імпорту – більш ніж удвічі. Визначальну роль тут відіграла тимчасова Лібералізаційна угода між Україною та ЄС, так званий «транспортний безвіз», підписаний у червні 2022 р., яким було скасовано вимогу щодо двосторонніх дозволів на вантажні автоперевезення між Україною та державами-членами ЄС [4]. Лібералізація дозволила різко збільшити обсяги перевезень пального, гуманітарних вантажів, військової допомоги та експортних товарів, знявши адміністративні обмеження для українських перевізників. За рахунок цього імпорт пального з ЄС зріс на сотні тис. тонн на місяць, а обсяги експорту української продукції автомобільним транспортом додатково зросли майже на дві третини.

Продовження дії «транспортного безвізу» закріпило лібералізаційний курс в сегменті автологістики між Україною та ЄС. 25 вересня 2025 р. сторони погодили пролонгацію Угоди про лібералізацію вантажних автомобільних перевезень до 31 березня 2027 р., зберігши режим бездозвільних двосторонніх і транзитних рейсів як ключову опору торгівлі та стійкості ланцюгів постачання в умовах війни і післявоєнного відновлення [5]. У рамках продовження терміну дії, Україна підтвердила готовність до подальшої імплементації норм ЄС у сфері регулювання послуг автомобільного транспорту. До кінця 2026 р. Україна має впровадити ключові положення, які стосуються професійної репутації компаній, використання інтелектуальних тахографів та навчання керівників транспортних компаній. Зокрема, з 1 липня 2026 р. всі щойно зареєстровані вантажні транспортні засоби в Україні повинні бути обладнані такими пристроями. Сукупно це

підвищує прозорість ринку, наближає практики контролю праці та безпеки руху до стандартів Пакета мобільності ЄС та зменшує регуляторну невизначеність для українських операторів, які виходять на європейські маршрути.

Водночас така швидка інтеграція виявила і низку проблемних аспектів: між Україною та країнами Центральної Європи загострилися конфлікти щодо умов конкуренції, соціальних стандартів і регуляторної симетрії. До червня 2022 р. автомобільний ринок був обмежений системою квот та двосторонніх дозволів: наприклад, Польща надала Україні 160 тис. дозволів на 2021 р., які українські компанії використали повністю, тоді як польські перевізники використали лише близько 40% своїх квот [6]. Після скасування дозволів українські перевізники отримали значно ширший доступ до ринку ЄС, а різниця у витратах на робочу силу та рівні регуляторного навантаження (зокрема, щодо повної імплементації Пакета мобільності) забезпечила їм відчутну конкурентну перевагу. Середня заробітна плата водія-міжнародника в Україні у 2023 р. становила близько 1200–1300 дол. США, тоді як у Польщі – понад 2700 дол. [7]. Це призвело до стрімкого зростання частки українських компаній у перевезеннях між Україною та країнами ЄС і одночасного витіснення місцевих операторів, насамперед у Польщі, Словаччині, Угорщині й Румунії. За 2021–2023 рр. кількість перетинів польсько-українського кордону важкими вантажівками зросла більш ніж на 45%, а частка польських перевізників у двосторонніх перевезеннях скоротилася з 38% до 8% [7]. В результаті у другій половині 2023 р. виникла хвиля масових протестів перевізників країн-сусідів, які супроводжувалися блокадою пунктів пропуску, вимогами повернути систему дозволів, посилити контроль за діяльністю

українських компаній і врегулювати електронну чергу. Таким чином, прогрес у лібералізації автомобільних перевезень виявився одночасно значним інтеграційним здобутком і джерелом потужних соціально-економічних конфліктів, які потребують інституційних механізмів врівноваження інтересів усіх сторін.

Паралельно нарощувалися обсяги і залізничних перевезень, що стало основою «Шляхів солідарності». У травні 2022 р. Україна спільно з ЄС і Молдовою запустила цю ініціативу як механізм альтернативної логістики для експорту української продукції (зерно, руда, сталь) та імпорту критичних товарів (пальне, техніка, добрива, гуманітарні вантажі) через залізничні, автомобільні та річкові маршрути [8]. За три роки через «Шляхи солідарності» Україна експортувала понад 187 млн тонн вантажів та імпортувала понад 78 млн тонн, що дозволило уникнути зупинки експорту та пом'якшити глобальну продовольчу кризу. Фактично, саме через західні сухопутні кордони та дунайські порти нині проходить близько 80% імпорту і близько 60% неаграрного експорту України, тоді як аграрна продукція частково (близько 20%) продовжує транспортуватися альтернативними морськими маршрутами.

Помітним інституційним кроком у напрямі зближення з ЄС стало розширення прямої співпраці між «Укрзалізницею» та залізничними операторами держав-членів. У 2023 р. вперше з 1994 р. було укладено угоду про розвиток пасажирських і вантажних перевезень між АТ «Укрзалізниця» та PKP S.A. (Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna), яка заклала основу для спрощення операцій на кордоні, узгодження графіків руху та координації інвестицій в інфраструктуру [9]. Додатково «Укрзалізниця» вперше отримала ліцензію вантажного перевізника в одній з країн ЄС – Польщі, що дало змогу здійснювати операції на території Євросоюзу власним рухомим складом.

У сфері пасажирських перевезень залізниця також зазнала безпрецедентної трансформації: якщо у 2021 р. міжнародними залізничними маршрутами між Україною та ЄС скористалося близько 140 тис. пасажирів, то у 2022 р. було перевезено близько 1,4 млн осіб, а у 2023 р. – вже 2,1 млн [10, 11]. Залізниця стала ключовим каналом евакуації та міжнародної мобільності, що одночасно посилює аргументи на користь глибшої інтеграції українського залізничного сектору в європейську транспортну систему – від технічної сумісності до узгодження пасажирських прав і стандартів обслуговування. Знаковим кроком стало відкриття 5 вересня 2025 р. першої ділянки новобудованої європейської колії стандарту 1435 мм між Чопом та Ужгородом – проекту, реалізованого за підтримки Єврокомісії (Connecting Europe Facility) та Європейського інвестиційного банку [12]. Це перша лінія євроколії, збудована «з нуля» на території України в сучасний період, попри воєнні ризики, і матеріалізація курсу на інтеграцію до мережі TEN-T. Вже 12 вересня з Ужгорода були запущені регулярні прямі

пасажирські поїзди до трьох столиць ЄС – Братислави, Будапешта та Відня. У стратегічній перспективі до 2030 р. заплановано спорудження низки ділянок європейської колії на прикордонних напрямках (зокрема з Румунії до Чернівців), що має поступово зменшити вплив «колійного бар'єру», який десятиліттями ускладнював інтеграцію української залізничної системи з європейською. Власне цей бар'єр зумовлений фундаментальною невідповідністю ширини колії: близько 98,3 % української мережі побудовано за стандартом 1520 мм, тоді як у ЄС домінує 1435 мм [13]. Це вимагає перевантаження або перестановки візків на стиках, збільшує час і витрати перевезень та ускладнює «безшовні» міжнародні сервіси.

Крім того, залізничний сектор залишається однією з найбільш проблемних сфер з погляду імплементації *acquis* ЄС та лібералізації ринку. Угода про асоціацію передбачала відкриття ринку вантажних перевезень до 1 листопада 2022 р., однак базовий закон «Про систему та особливості функціонування ринку залізничного транспорту України», покликаний розділити функції інфраструктурного управління і перевізника в структурі АТ «Укрзалізниця» та забезпечити недискримінаційний доступ приватних операторів до інфраструктури, досі не ухвалено. У щорічних звітах Єврокомісії про прогрес України як країни-кандидата це відображається у стабільно низькій оцінці транспортного сектору – 2 бали з 5 – саме через відсутність просування в лібералізації залізничного ринку [14]. Додатково ухвалення цього закону віднесено до програмних умов Світового банку для надання Україні кредиту в розмірі 1,5 млрд дол. США [15], що демонструє його значення не лише як інструмента виконання *acquis* ЄС, а й як ключової передумови доступу до довгострокового міжнародного фінансування модернізації інфраструктури.

Суттєвих трансформацій зазнав і морський транспорт, який до 2022 р. забезпечував основну частину зовнішньоторговельного вантажообігу України. У 2021 р. загальний обсяг обробки вантажів в портах становив близько 153,3 млн тонн. На порти Чорного та Азовського морів припадала переважна частка вантажопереробки – 96,4 % (147,8 млн тонн), тоді як порти дунайського кластеру обробили лише 3,6 % (5,5 млн тонн) (рис. 2).

Після початку повномасштабної війни основна частина морської інфраструктури Чорного моря опинилася під блокадою, що спричинило різке падіння перевалки та вимагало швидкого переходу до річкової логістики. У 2022 р. вантажообіг дунайських портів зріс утричі (до 16,5 млн тонн): Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ із периферійних перетворилися на стратегічні вузли експорту аграрної та металургійної продукції. ЄС, усвідомлюючи важливість цього маршруту, розгорнув інвестиційні проекти в межах «Шляхів солідарності» та CEF для підвищення пропускної здатності Дунаю й каналу Суліна, модернізації портової інфраструктури Констанци, усунення «вузьких місць».

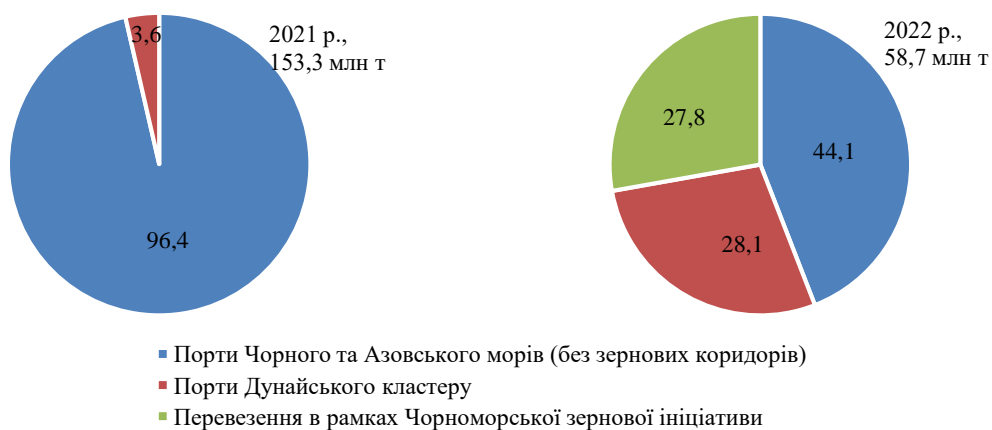


Рисунок 2. Обробка вантажів у портах України в 2021-2022 рр., %

Джерело: складено авторами за матеріалами [16]

У 2024–2025 рр. завдяки стабілізації безпекових умов і функціонуванню тимчасового морського коридору розпочалося поетапне повернення контейнерних перевезень – домінуючого формату міжнародної торгівлі – до портів Великої Одеси. За підсумками 2024 р. контейнерообіг українських морських портів зріс на 92% порівняно з 2023 р. і досяг 129,9 тис. TEU (twenty-foot equivalent unit – умовна одиниця місткості, що дорівнює одному стандартному 20-футовому контейнеру), з яких близько 71% забезпечили одеські порти, а дунайський кластер – 37,4 тис. TEU. Хоча це менш як десята частина довоєнного рівня (близько 1 млн TEU), динаміка демонструє поступове повернення України до європейських контейнерних ліній. На ринку активізувалися міжнародні оператори (MSC, CMA CGM, Maersk, HHLA), які відновили сервіс у Чорноморську та Одесі, частково застосовуючи фідерну модель перевезень у поєднанні з великими хабами ЄС [17]. Це означає не лише відновлення фізичного доступу до морських шляхів, а й поглиблення інтеграції в європейські логістичні мережі, де українські порти знову починають виконувати функції регіональних хабів.

До початку війни вагомим індикатором прогресу євроінтеграції вважався авіаційний сектор. Укладання в 2021 р. Угоди про спільний авіаційний простір фактично включило Україну до системи «відкритого неба» ЄС, надало європейським перевізникам доступ до українського ринку і сприяло розширенню географії прямих рейсів, зростанню конкуренції та зниженню тарифів. Після лютого 2022 р. цей прогрес був різко перерваний: цивільний повітряний простір України закрито, регулярні пасажирські рейси припинено, а українські авіакомпанії змушені перевести діяльність за кордон або перейти до мокрого лізингу. Нині лише кілька українських операторів фактично функціонують на європейському та близько-східному ринках, виконуючи рейси поза українським повітряним простором [18]. Попри кризовий стан, наявна нормативна база, досвід співпраці з європейськими авіаструктурами та збережений кадровий потенціал створюють передумови для відносно швидкого відновлення спільного ринку авіапослуг після зняття безпекових обмежень –

однак до цього моменту авіація залишається «замороженим» компонентом євроінтеграції.

Сукупність викладених фактів і тенденцій свідчить, що прогрес євроінтеграції українського ринку транспортних перевезень набув системного, багатовимірного характеру (рис. 3). Він проявляється як у зростанні ролі ЄС у зовнішній торгівлі та структурі транспортних послуг, так і у глибокій трансформації конфігурації самих транспортно-логістичних потоків. Лібералізація вантажних автоперевезень у форматі «транспортного безвізу», розвиток залізничних перевезень у межах «Шляхів солідарності», інтеграція до мережі TEN-T та поетапне будівництво колії європейського стандарту закладають підґрунтя для стійкого включення України до єдиного ринку перевезень ЄС.

Паралельно формуються нові просторові осі взаємодії – дунайсько-причорноморський логістичний коридор, відновлення контейнерних сервісів на європейських морських лініях, спільний авіаційний простір та поглиблення співпраці «Укрзалізниця» з операторами держав-членів, що перетворює Україну з периферійного транзитера на потенційно важливого учасника європейської транспортної мережі. Важливою складовою цього поступу є також цифровізація прикордонно-митних процедур та реалізація інфраструктурних проектів одразу за стандартами ЄС, що посилює ефекти «інтеграції наперед» і зменшує майбутні витрати на додаткову адаптацію.

На тлі суттєвих практичних досягнень формальний прогрес у виконанні зобов'язань Угоди про асоціацію в транспортній сфері виглядає недостатнім. Станом на жовтень 2024 р. рівень імплементації положень Угоди в сфері транспорту та інфраструктури оцінювався на рівні близько 58% при середньому загальному показнику реалізації 81%. Таким чином, транспортна сфера лишається одним із найбільш проблемних напрямів імплементації *acquis*, поступаючись лише фінансовому співробітництву та боротьбі з шахрайством (24%) [19]. Причини такої ситуації мають комплексний характер і охоплюють нормативно-інституційну, фінансову, технічну, екологічну, соціальну та безпекову площини (табл. 2).



Рисунок 3. Прогрес євроінтеграції українського ринку транспортних перевезень

Джерело: власна розробка авторів

Таблиця 2. Ключові проблемні питання євроінтеграції транспортного сектору України

Сфера проблеми	Конкретні виклики / прояви
Нормативно-інституційна інерція	— Повільна імплементація <i>acquis</i> ЄС; — Слабка інституційна спроможність; — Опір монопольних гравців; — Відсутність закону про залізничний транспорт.
Фінансово-інвестиційна нестабільність	— Висока вартість модернізації та відбудови; — Брак доступу до приватного капіталу; — Обмеженість державного і місцевих бюджетів; — Зниження інвестиційної привабливості через ризики.
Інфраструктурно-технічна несумісність	— Зношеність інфраструктури; — «Вузькі місця» на кордоні; — Технічна та нормативна несумісність з ЄС.
Техно-екологічна відсталість	— Старий рухомий склад; — Низький рівень електрифікації; — Недостатня зарядна інфраструктура.
Соціально-економічні тертя	— Протести перевізників ЄС; — Конфлікти через аграрний транзит; — Відсутність координації політик.
Безпекові ризики	— Руйнування інфраструктури; — Високий інвестиційний ризик через війну; — Закритий авіапростір.

Джерело: власна розробка авторів

Нормативно-інституційний вимір проблем пов'язаний із повільною імплементацією європейських директив, слабкою інституційною спроможністю окремих органів влади, опором монопольних гравців (насамперед у залізничному секторі) та затягуванням структурних реформ. Такі затримки формують у європейських партнерів образ України як країни, що декларує амбітні цілі, але не завжди здатна вчасно реалізовувати положення дорожніх карт, що негативно впливає на довіру кредиторів і інвесторів.

Фінансово-інвестиційний вимір проблем полягає в тому, що транспортна система одночасно

потребує масштабної повоєнної відбудови і дорогої модернізації «під зелений стандарт» ЄС. При цьому можливості державного бюджету різко обмежені воєнним станом, високим борговим навантаженням і потребами оборони, а приватний сектор зазнав суттєвих втрат активів і ринків. За таких умов модернізація інфраструктури можлива лише за рахунок масштабного залучення зовнішніх ресурсів – грантів, пільгових кредитів від ЄС, ЄБРР, ЄІБ, Світового банку. Доступ до інструментів на кшталт Connecting Europe Facility відкриває важливе «вікно можливостей», але потреби країни значно перевищують доступні ресурси, що

змушує жорстко пріоритизувати проекти та створює ризик відкладання кліматичних цілей «на потім».

Технічні та інфраструктурні бар'єри зосереджені навколо проблеми несумісності стандартів та зношеності основних фондів. Розбіжність у ширині колії (1520 мм проти 1435 мм у ЄС) десятиліттями лишалася ключовим структурним обмеженням. Рішення ЄС про розширення коридорів TEN-T на територію України і запуск першої ділянки новозбудованої європейської колії є важливим символічним і практичним кроком, однак масове розгортання євроколії вимагає інвестицій, які оцінюються у мільярди євро [14]. До того ж внутрішня залізнична мережа і рухомий склад потребують масштабної модернізації: дефіцит сучасних локомотивів, вагонів, електропоїздів, неспроможність окремих ділянок забезпечувати необхідну швидкість і пропускну здатність обмежують ефективність навіть вже інтегрованих напрямків.

Ще одним проблемним питанням є пропускну спроможність прикордонної інфраструктури. Після переорієнтації вантажопотоків на західні кордони в 2022–2023 рр. наявні залізничні та автомобільні переходи виявилися перевантаженими: багатоденні черги вантажівок, затримки вагонів, перевантаження терміналів продемонстрували структурний характер «вузьких місць». Запровадження спільного митного і прикордонного контролю, електронної черги, відкриття нових переїздів частково пом'якшує проблему, але її вирішення потребує довгострокового інвестиційного циклу та координації з інституціями ЄС.

Екологічний та безпековий вимір проблем пов'язаний із надмірною залежністю від застарілих технологій та недостатнім рівнем дорожньої безпеки. Середній вік українського автопарку (понад 20 років) є найвищим у Європі, що корелює з високими викидами, низькою енергоефективністю і підвищеною аварійністю. У 2022 р. рівень автомобілізації в Україні становив лише 245 легкових авто на 1000 жителів, тоді як середній показник по ЄС – 567. Натомість смертність у ДТП сягає 418 осіб на 1 млн автомобілів, що в 5 разів перевищує середній рівень ЄС (81 на 1 млн авто) [20]. У перспективі виконання цілей Європейського зеленого курсу, який передбачає скорочення викидів від транспорту на 90% до 2050 р., означає необхідність широкомасштабного переходу до електромобілів, альтернативних видів палива, підвищення енергоефективності інфраструктури [21]. Втім мережа зарядних станцій в Україні поки що фрагментарна і концентрується переважно у великих містах та вздовж міжнародних трас; відсутні водневі заправки, майже не розвинені мережі для вантажного СПГ. Це створює додатковий розрив між декларованими кліматичними цілями та реальними можливостями їх практичного досягнення.

Соціально-економічні бар'єри проявляються у конфліктах інтересів між національними ринками країн-членів ЄС і новими учасниками – українсь-

кими перевізниками та виробниками аграрної продукції. Протести автоперевізників і фермерів у Польщі, Румунії, Угорщині та Словаччині свідчать, що інтеграція транспортних і аграрних ринків без належної координації політик, перехідних періодів і компенсаторних механізмів здатна породжувати глибокі соціальні і політичні тертя [7]. Для України це сигнал про необхідність поступового наближення соціальних стандартів у транспортній сфері до європейських, підвищення прозорості ринку, впровадження інтелектуальних тахографів, належного контролю за умовами праці. З іншого боку, ЄС має враховувати специфіку країни-кандидата, що веде повномасштабну війну, та передбачати спеціальні режими і перехідні періоди, які дозволять уникнути шоків для ринків країн-членів.

Нарешті, безпековий фактор є фундаментальним обмеженням для будь-якого інтеграційного сценарію. Повномасштабна війна створює високі ризики для інфраструктури, призводить до руйнування мостів, залізничних вузлів, портів, а закриття авіаційного простору блокує розвиток одного з найбільш інтегрованих сегментів ринку. Попри це, Україна і ЄС реалізують концепцію «інтеграції наперед» – коли нормативне та інфраструктурне наближення до стандартів ЄС відбувається ще до формального членства. Сучасні інфраструктурні проекти (модернізація прикордонних переходів, реконструкція портів, будівництво євроколій) відразу проєктуються у відповідності до вимог TEN-T і технічних стандартів ЄС, що скорочує майбутні витрати на додаткову адаптацію і дозволяє Україні вже зараз практично функціонувати як частина розширеної європейської транспортної мережі.

Сукупність викладених тенденцій дозволяє окреслити ключові перспективи інтеграції українського ринку транспортних послуг до європейського, які все більше визначаються логікою відновлення та декарбонізаційної трансформації. Передусім, у середньостроковому періоді очікується посилення регуляторної конвергенції з ЄС, адже практична інтеграція логістичних потоків вже значною мірою випереджає нормативну. Прискорення імплементації транспортного асфіту, запуск ринку залізничних вантажних перевезень, цифровізація контролю за робочим часом, інтеграція до європейських митних та інформаційних платформ формуватимуть основу для поступового вирівнювання умов конкуренції та зниження соціально-економічних тертів у транскордонних перевезеннях.

Не менш важливою є інфраструктурна перспектива, яка передбачає підключення до ключових транспортних коридорів за стандартами TEN-T. Подальший розвиток прикордонних переходів, будівництво нових ділянок європейської колії, розширення пропускну здатності дунайських та чорноморських маршрутів, створення мультимодальних логістичних хабів на західному напрямку здатні суттєво зменшити структурні «вузькі місця» та забезпечити інтеграцію України в європейські ланцюги доданої вартості. Відновлення контейнер-

них сервісів та повернення провідних операторів до українських портів відкривають можливості для формування стабільної інтегрованої моделі морського і річкового сполучення з ЄС.

У контексті реалізації Європейського зеленого курсу та цілей Fit for 55 визначального значення набуває екологічна трансформація транспорту. Перехід на енергоефективний рухомий склад, збільшення частки електричного та альтернативного палива, розвиток зарядної та водневої інфраструктури, запровадження екологічного менеджменту в портах та інтермодальних терміналах матимуть системний вплив на конкурентоспроможність українського ринку в майбутній спільній транспортній зоні. З урахуванням високої енергоємності та зношеності наявного парку, інвестиції в «зелену» модернізацію стануть як умовою виконання зобов'язань перед ЄС, так і важливим чинником підвищення ефективності перевезень та зменшення залежності від імпорتنих енергоресурсів.

Цифровізація транспортної системи України, яка включає впровадження електронної черги, системи e-CMR, спільного контролю на кордоні, інтегрованих платформ відстеження вантажів, створює потенціал для практичного переходу до моделі «розумної мобільності». У перспективі це забезпечить синхронізацію українських процедур з європейськими стандартами, скорочення транзакційних витрат та підвищення прозорості логістичних операцій. Україна поступово стає частиною єдиного цифрового транспортного середовища ЄС, що є важливим елементом майбутнього членства.

Подальша інтеграція значною мірою залежатиме від зовнішніх безпечних умов. Проте навіть у воєнний час спостерігається формування стійких інституційних і технологічних практик. За умови збереження політичної підтримки ЄС та доступу до фінансових інструментів відбудови, український транспортний сектор здатний перейти від моделі кризового забезпечення до моделі структурної інтеграції, де транспорт стане одним із ключових каналів економічного зближення України з ЄС та фундаментом формування спільної транспортної системи.

Висновки

Узагальнюючи, можна констатувати, що прогрес євроінтеграції українського ринку транспортних перевезень має подвійний характер. З одного боку, внаслідок Угоди про асоціацію, надання статусу країни-кандидата, запуску «Шляхів солідарності», лібералізації автоперевезень, інтеграції до TEN-T, розвитку дунайсько-причорноморського маршруту, відновлення контейнерних сервісів та реалізації спільних авіаційних домовленостей Україна де-факто вже стала частиною європейського транспортно-логістичного простору. Частка ЄС у торгівлі і транспортних послугах досягла високих значень, а нові маршрути через західні кордони та Дунай забезпечили стійкість експортно-імпорتنих пото-

ків в умовах війни. З іншого боку, відставання в імплементації *acquis*, хронічна нормативно-інституційна інерція, дефіцит інвестицій, технічні й екологічні бар'єри, соціальні конфлікти та високі безпекові ризики створюють багаторівневі обмеження, які можуть уповільнити або навіть частково заблокувати подальшу інтеграцію.

Саме тому транспортний сектор виступає своєрідним «лакмусовим папірцем» для євроінтеграційного курсу України. Успішне подолання зазначених проблем – від ухвалення закону про залізничний транспорт та системної модернізації інфраструктури до гармонізації соціальних стандартів і прискорення зеленої трансформації – матиме вирішальне значення не лише для виходу на єдиний транспортний ринок ЄС, а й для забезпечення довгострокової економічної стійкості, використання транзитного потенціалу і перетворення географічного положення України на стратегічну конкурентну перевагу. Вікно можливостей полягає в тому, щоб поєднати післявоєнну відбудову з поглибленою інтеграцією до європейського транспортного простору та Європейського зеленого курсу: відновлювати інфраструктуру одразу за стандартами ЄС, будувати нові дороги і залізниці з урахуванням вимог безпеки, декарбонізації та цифровізації, формувати прозорі інституції та ефективну систему управління ризиками. У цьому сенсі прогрес і проблемні питання євроінтеграції українського ринку транспортних перевезень – це не два окремі вектори, а взаємопов'язані елементи трансформації, від результатів якої залежить місце України в майбутній транспортній карті Європи.

Перспективи будуть пов'язані з переходом від фрагментарного наближення до ЄС до системної інтеграції, яка охоплюватиме одночасно нормативний, інституційний, інфраструктурний, технологічний та екологічний виміри. У найближчі роки саме узгодження регуляторних правил, відкриття залізничного ринку, модернізація ключових коридорів TEN-T, розбудова європейської колії та усунення прикордонних «вузьких місць» формуватимуть ядро інтеграційного поступу. Паралельно визначальними стануть цифровізація процедури перевезень та адаптація транспортної політики до вимог Європейського зеленого курсу, що передбачає поступове оновлення рухомого складу, зменшення викидів та розвиток інфраструктури для альтернативних видів палива.

Важливо, що перспективи інтеграції все тісніше поєднуюватимуться з післявоєнною відбудовою: інфраструктурні проекти за стандартами ЄС, відновлення портів і логістичних хабів, посилення транскордонної співпраці та залучення європейських інвестицій сприятимуть переходу до стійкої моделі транспортного розвитку. У підсумку саме транспортна сфера здатна стати одним із ключових драйверів модернізації економіки, забезпечити включення України в європейські ланцюги доданої вартості та створити основу для незворотного євроінтеграційного руху держави.

Abstract

The article provides a comprehensive assessment of the progress and key challenges in integrating Ukraine's transport services market into the European Union in the context of reconfigured trade flows and the full-scale war. The study outlines the transformation of Ukraine–EU transport relations since independence, emphasising the rapid shift of logistics to the western direction after 2022 and the deepening role of the EU in Ukraine's external trade and mobility. The aim of the research is to analyse the evolution of regulatory, institutional, infrastructural, and market integration processes in all transport modes and to identify barriers that constrain further convergence with the EU acquis and the TEN-T network. Methodologically, the study relies on historical-logical and comparative analysis, structural-dynamic evaluation of transport flows, and the examination of integration initiatives such as the Association Agreement, the road transport liberalisation regime, the Solidarity Lanes, TEN-T extension, and joint aviation arrangements.

The results demonstrate that Ukraine has achieved substantial practical integration with the EU: the share of the EU in transport services has grown markedly, road freight liberalisation has reshaped market access, rail transport became the core of wartime logistics, the Danube–Black Sea corridor expanded rapidly, and the first EU-standard railway segments were launched. At the same time, significant constraints persist, including slow implementation of EU legislation, institutional inertia, high investment needs for infrastructure modernisation, technical incompatibilities (notably track-gauge differences), insufficient digitalisation, environmental and safety gaps, and socio-economic tensions arising from asymmetric competition and market opening.

The conclusions highlight that Ukraine's transport integration is progressing but remains uneven: practical connectivity with the EU is ahead of formal regulatory alignment. Advancing railway market liberalisation, accelerating acquis implementation, strengthening cross-border infrastructure, developing EU-standard corridors, and meeting the requirements of the European Green Deal will determine the pace of future convergence. The study argues that transport integration can become a key driver of post-war recovery and Ukraine's long-term inclusion in the European transport and logistics space.

Список літератури:

1. Угода про партнерство і співробітництво між Україною і Європейськими Співтовариствами та їх державами-членами. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua>.
2. Угода про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами // Верховна Рада України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text.
3. Стратегічні орієнтири поглиблення торговельно-економічних відносин України з країнами ЄС // Федерація роботодавців України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://fru.ua/images/doc>.
4. Угода між Україною та Європейським Союзом про внесення змін до Угоди про вантажні перевезення автомобільним транспортом від 29 червня 2022 року: затверджена Указом Президента України від 20 вересня 2024 р. № 642/2024 // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/go/642/2024>.
5. Ukraine and the European Union extend the Road Transport Agreement. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mindev.gov.ua/en/news/ukraine-ta-ievropeyskiy-soiuz-prodovzhyly-transportny-bezviz>.
6. Державна служба статистики України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.ukrstat.gov.ua>.
7. Popławski K. Nierówna konkurencja. Konsekwencje liberalizacji przewozów drogowych UE–Ukraina dla Europy Środkowej / K. Popławski; współpr.: K. Całus, K. Dębiec, I. Gizińska, S. Matuszak. – Warszawa: Ośrodek Studiów Wschodnich (OSW). [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.osw.waw.pl/pl/publikacje/komentarze-osw/2024-04-04/nierowna-konkurencja-konsekwencje-liberalizacji-przewozow>.
8. Останні дані: «Шляхи солідарності» дозволили Україні експортувати 187 млн тонн товарів. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://euneighbourseast.eu/uk/news/latest-news/ostanni-dani-shlyahy-solidarnosti-dozvolily-ukrayini-eksportuvaty-187-mln-tonn-tovariv>.
9. Українська та польська залізниці домовилися розвивати пасажирські й вантажні перевезення. Що передбачає угода. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://forbes.ua/news/ukrainska-ta-polska-zaloznitsi-domovilisya-rozvivati-pasazhirski-ta-vantazhni-perevezennya-shcho-peredbachae-ugoda>.
10. У 2022 році Укрзалізниця перевезла рекордну кількість пасажирів у сполученні з ЄС. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/592766.

11. Пасажирські перевезення Укрзалізницею: дані за 2023 рік. URL: <https://skilky-skilky.info/u-2023-rotsi-pasazhyroperevezennia-ukrzaliznytseiu-do-yes-zrosly-u-2-razy>.
12. Перші рейси євроколією стартували: з Ужгорода до Братислави, Будапешта та Відня. Мінекономрозвитку. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.kmu.gov.ua/news/pershi-reisy-ievrokoliieiu-startuvaly-z-uzhhoroda-do-bratyslavy-budapeshta-ta-vidnia-minrozvytku>.
13. Characteristics of the railway network in Europe. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Characteristics_of_the_railway_network_in_Europe.
14. Transport integration of Ukraine into the EU – challenges and responses. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.eureporter.co/world/ukraine/2025/02/16/transport-integration-of-ukraine-into-the-eu-challenges-and-responses>.
15. Привид закону про залізничний транспорт. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://cfts.org.ua/articles/privid_zakonu_pro_zaliznichniy_transport_2059.
16. Напрями підвищення ефективності роботи портів Дунайського регіону. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/napryamy-pidvyshchennya-efektyvnosti-roboty-portiv-dunayskoho-rehionu>.
17. Від блокади до відновлення: як змінюється морський контейнерний ринок України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://cfts.org.ua/articles>.
18. Цивільні пільги під час війни? У якому стані зараз українська авіагалузь. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.rfi.fr/uk>.
19. Пульс Угоди // Урядовий офіс координації європейської та євроатлантичної інтеграції. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://pulse.kmu.gov.ua>.
20. The death rate in road accidents in Ukraine is five times higher than in Europe. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://bit.ly/3OdRa3o>.
21. Fit for 55: towards more sustainable transport. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.consilium.europa.eu/en/infographics/fit-for-55-afir-alternative-fuels-infrastructure-regulation>.

References:

1. Partnership and Cooperation Agreement between the European Communities and their Member States, and Ukraine. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua> [in Ukrainian].
2. Association Agreement between the European Union, the European Atomic Energy Community and their Member States, and Ukraine. Verkhovna Rada of Ukraine. Retrieved from: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text [in Ukrainian].
3. Federation of Employers of Ukraine. Strategic guidelines for deepening trade and economic relations between Ukraine and EU countries. Retrieved from: <https://fru.ua/images/doc> [in Ukrainian].
4. Agreement between Ukraine and the European Union amending the Agreement on the carriage of freight by road of 29 June 2022, approved by Decree of the President of Ukraine of 20 September 2024. №642/2024. Database "Legislation of Ukraine". Verkhovna Rada of Ukraine. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/go/642/2024> [in Ukrainian].
5. Ukraine and the European Union extend the Road Transport Agreement. Retrieved from: <https://mindev.gov.ua/en/news/ukraina-ta-ievropeyskyi-soiuz-prodovzhyly-transportnyi-bezviz> [in English].
6. State Statistics Service of Ukraine. Retrieved from: <https://www.ukrstat.gov.ua> [in Ukrainian].
7. Popławski, K. (2024). Unequal competition: consequences of the liberalisation of EU–Ukraine road transport for Central Europe. With contributions by K. Całus, K. Dębiec, I. Gizińska, S. Matuszak. Warsaw: Ośrodek Studiów Wschodnich (OSW). Retrieved from: <https://www.osw.waw.pl/pl/publikacje/komentarze-osw/2024-04-04/nierowna-konkurencja-konsekwencje-liberalizacji-przewozow> [in Polish].
8. Latest data: "Solidarity Lanes" have enabled Ukraine to export 187 million tonnes of goods. Retrieved from: <https://euneighbourseast.eu/uk/news/latest-news/ostanni-dani-shlyahy-solidarnosti-dozvolyly-ukrayini-eksportuvaty-187-mln-tonn-tovariv> [in Ukrainian].
9. Ukrainian and Polish railways agreed to develop passenger and freight services: what the agreement envisages. Retrieved from: <https://forbes.ua/news/ukrainska-ta-polska-zalznitsi-domovilysya-rozvivati-pasazhirski-ta-vantazhni-perevezennya-shcho-peredbachae-ugoda> [in Ukrainian].
10. In 2022, Ukrzaliznytsia carried a record number of passengers in services with the EU. Retrieved from: https://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/592766 [in Ukrainian].
11. Passenger transportation by Ukrzaliznytsia: data for 2023. Retrieved from: <https://skilky-skilky.info/u-2023-rotsi-pasazhyroperevezennia-ukrzaliznytseiu-do-yes-zrosly-u-2-razy> [in Ukrainian].
12. First standard-gauge trains departed from Uzhhorod to Bratislava, Budapest and Vienna. Retrieved from: <https://www.kmu.gov.ua/news/pershi-reisy-ievrokoliieiu-startuvaly-z-uzhhoroda-do-bratyslavy-budapeshta-ta-vidnia-minrozvytku> [in Ukrainian].

13. Eurostat. Characteristics of the railway network in Europe. Retrieved from: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Characteristics_of_the_railway_network_in_Europe [in English].
14. Transport integration of Ukraine into the EU – challenges and responses. Retrieved from: <https://www.eureporter.co/world/ukraine/2025/02/16/transport-integration-of-ukraine-into-the-eu-challenges-and-responses> [in English].
15. Center for Transport Strategies (CFTS). The ghost of the railway transport law. Retrieved from: https://cfts.org.ua/articles/privid_zakonu_pro_zaliznichniy_transport_2059 [in Ukrainian].
16. Directions for improving the efficiency of ports in the Danube region. Retrieved from: <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/napryamy-pidvyshchennya-efektyvnosti-roboty-portiv-dunayskoho-rehionu> [in Ukrainian].
17. From blockade to recovery: how Ukraine’s maritime container market is changing. Retrieved from: <https://cfts.org.ua/articles> [in Ukrainian].
18. Civil flights during the war? What is the current state of the Ukrainian aviation industry. Retrieved from: <https://www.rfi.fr/uk> [in Ukrainian].
19. Pulse of the Agreement. Government Office for the Coordination of European and Euro-Atlantic Integration. Retrieved from: <https://pulse.kmu.gov.ua> [in Ukrainian].
20. The death rate in road accidents in Ukraine is five times higher than in Europe. Retrieved from: <https://bit.ly/3OdRa3o> [in English].
21. Council of the European Union. Fit for 55: towards more sustainable transport. Retrieved from: <https://www.consilium.europa.eu/en/infographics/fit-for-55-afir-alternative-fuels-infrastructure-regulation> [in English].

Посилання на статтю:

Дзяд О.В. Прогрес та проблемні питання євроінтеграції українського ринку транспортних перевезень / О.В. Дзяд, О.І. Михайленко // *Економіка: реалії часу. Науковий журнал*. – 2026. – № 1 (83). – С. 54-64. – Режим доступу: <https://economics.net.ua/files/archive/2026/No1/54.pdf>. DOI: 10.15276/ETR.01.2026.6. DOI: 10.5281/zenodo.18945937.

Reference a Journal Article:

Dzyad O.V. Progress and Challenges in the EU Integration of Ukraine’s Transport Services Market / O.V. Dzyad, O.I. Mykhailenko // *Economics: time realities. Scientific journal*. – 2026. – № 1 (83). – P. 54-64. – Retrieved from: <https://economics.net.ua/files/archive/2026/No1/54.pdf>. DOI: 10.15276/ETR.01.2026.6. DOI: 10.5281/zenodo.18945937.

