УДК 338.47:656.13
DOI: https://doi.org/10.32782/2415-3583/42.25

Стогній Ю.С.
здобувач PhD
Національний університет «Одеська політехніка»
ORCID: https://orcid.org/0009-0008-3379-398X

ОСНОВНІ БАР'ЄРИ ТА МОЖЛИВОСТІ ДЛЯ ВІДНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ РИНКУ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

У статті визначено основні бар'єри та можливості для відновлення та розвитку інфраструктури ринку автомобільних перевезень, який є важливою складовою транспортної системи України. Визначено такі основні групи бар'єрів: воєнні та безпекові, фінансово-економічні, інфраструктурно-технічні, нормативно-правові та інституційні, соціально-кадрові, екологічні та кліматичні. Проаналізовано національні та міжнародні ініціативи щодо відновлення та розвитку вітчизняної інфраструктури ринку автомобільних перевезень. Серед перших визначено Національну транспортну стратегію України, серед других – EU–Ukraine Solidarity Lanes, Connecting Europe Facility, Improvement Road Networks Solidarity Lanes FL, Ukraine FIRST. Виявлено їх основні напрями у сфері автомобільної інфраструктури. Це стало підґрунтям для формулювання можливостей, які направлені на подолання відповідних груп бар'єрів.

Ключові слова: *ринок автомобільних перевезень, транспортна інфраструктура, бар'єри, розвиток, транспортна система, відновлення.*

Постановка проблеми. Інфраструктура ринку автомобільних перевезень є важливою складовою транспортної системи України, від стану якої залежать стабільність перевезень та функціонування економіки. В умовах повномасштабного вторгнення роль автомобільного транспорту суттєво зросла, водночас руйнування інфраструктури та підвищення навантаження на транспортну мережу ускладнили функціонування ринку автомобільних перевезень. За таких умов відновлення транспортної інфраструктури має передбачати не лише реконструкцію пошкоджених об'єктів, а й їх модернізацію з урахуванням сучасних потреб ринку та євроінтеграційних орієнтирів розвитку країни. Важливого значення при цьому набуває формування більш стійкої та технологічно розвиненої інфраструктури, здатної забезпечити ефективність автомобільних перевезень у довгостроковій перспективі.

Водночас процес відновлення відбувається в умовах значних фінансових і безпекових обмежень, що потребує пошук нових підходів до розвитку транспортної інфраструктури та використання можливостей міжнародної підтримки. Усе вище відзначене підкреслює значущість проблеми відновлення інфраструктури ринку автомобільних перевезень та її адаптації до нових умов функціонування транспортної системи країни.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання функціонування та відновлення транспортної інфраструктури України в умовах воєнних викликів останніми роками набуло значної уваги в наукових дослідженнях. Зокрема В. Червякова досліджує організаційно-методологічні підходи післявоєнного відновлення транспортно-логістичної інфраструктури України та обґрунтовує необхідність її відбудови шляхом залучення приватного бізнесу та міжнародних організацій. Авторка підкреслює, що «Україна має створити сприятливі умови для інвестицій, а міжнародні стейкхолдери мають розподілити сфери відповідальності, налагодити процеси відбору інфраструктурних проєктів та розробити механізми їх формування» [1, с. 618]. Т. Чаркіна та ін. у своєму дослідженні зосереджують увагу на сучасному стані транспортної інфраструктури України та необхідності розроблення пріоритетних напрямів розбудови транспортної інфраструктури. До них авторами віднесено «впровадження мультимодальних перевезень, розбудова індустріальних парків, розвиток «зеленого транспорту», впровадження технології Smart City, які допоможуть Україні скоріше вийти на Європейський рівень ефективності транспортної системи України» [2, с. 111]. Окремий напрям досліджень стосується безпосередньо функціонування ринку вантажоперевезень за видами транспорту, у тому числі автомобільного. Так, Н. Михайлик розглядає основні виклики транспортної логістики та визначає напрями розвитку ринку вантажних перевезень в умовах воєнної невизначеності. Основними труднощами на ринку автоперевезень авторка відзначає такі: підвищення цін на паливо, скорочення кількості замовлень, зменшення вартості послуг, підвищення цін на технічне обслуговування автомобілів [3]. В свою чергу В. Соцький та ін. аналізують трансформацію вантажних перевезень України під впливом війни, зокрема зміни логістичних ланцюгів і транспортних потоків та посилення євроінтеграційного вектору розвитку галузі. Автори відзначають, що суттєвими проблемами у функціонуванні автомобільного транспорту є руйнівний вплив тривалого бомбардування інфраструктури, нестача кваліфікованих кадрів через виїзд за кордон та оборонну мобілізацію. Та додають, що ризики руйнування інфраструктури та, загалом, ризики для функціонування внутрішнього транспорту можуть зберігатися навіть

© Стогній Ю.С., 2026
Стаття поширюється на умовах ліцензії відкритого доступу (CC BY 4.0)

після закінчення війни [4]. В свою чергу С. Скаковська та ін. розглядають перспективи трансформації транспортної інфраструктури в контексті європейської інтеграції та повоєнного розвитку України. Автори відзначають, що важливим є «залучення потужних інвестиційних потоків, проведення системної діджиталізації всіх ланок управління, оптимізація адміністративних механізмів, впровадження стандартів Європейського Союзу та дотримання умов сталого розвитку, використання передових технологічних концепцій» [5, с. 531]. Таким чином, у наукових працях значна увага приділяється сучасним викликам функціонування транспортної галузі та перспективам повоєнного відновлення транспортної інфраструктури. Водночас недостатньо дослідженим залишається питання взаємозв'язку бар'єрів, що стримують відновлення інфраструктури ринку автомобільних перевезень, із можливостями її подальшого розвитку в нових умовах функціонування транспортної системи України.

Мета статті полягає у визначенні основних бар'єрів відновлення інфраструктури ринку автомобільних перевезень та обґрунтуванні можливостей її подальшого розвитку з урахуванням сучасних умов функціонування транспортної системи України.

Виклад основного матеріалу дослідження. Ринок автомобільних перевезень є важливою складовою транспортної системи України, функціонування якої безпосередньо залежить від стану та доступності відповідної інфраструктури. Саме інфраструктурне забезпечення формує необхідні умови для здійснення пасажирських і вантажних перевезень та значною мірою впливає на ефективність транспортно-логістичних процесів. Повномасштабне вторгнення суттєво змінило умови функціонування ринку автомобільних перевезень. Пошкодження та руйнування об'єктів транспортної інфраструктури посилили наявні інфраструктурні проблеми. За оцінками Київської школи економіки, збитки транспортної інфраструктури визначаються 42 млрд дол. США, найбільша частина яких припадає саме на автомобільні дороги, а саме зазнали пошкодження або руйнування близько 29 тис. км доріг державного, місцевого та комунального значення [6]. Дані масштаби підтверджуються також результатами П'ятої швидкої оцінки завданої шкоди та потреб на відновлення України (Rapid Damage and Needs Assessment – RDNA5). Станом на 31 грудня 2025 року потреби України у відновленні та реконструкції становлять понад 587,7 млрд дол. США, серед найбільших потреб у відбудові та відновленні відзначається саме транспортний сектор – 96,3 млрд дол. США [7]. Значний масштаб пошкоджень транспортної інфраструктури свідчить, що її відновлення є складним процесом, який залежить як від обсягів завданих руйнувань, так і від сукупності чинників, що обмежують можливості реалізації відновлювальних заходів. Частина таких обмежень виникла безпосередньо внаслідок повномасштабного вторгнення, тоді як інші пов'язані з проблемами розвитку транспортної інфраструктури, що існували раніше та загострились в сучасних умовах. Враховуючи різний характер їх виникнення та впливу, доцільним є виокремлення основних груп бар'єрів відновлення та розвитку інфраструктури ринку автомобільних перевезень (рис. 1).

Представлені на рис. 1 бар'єри мають різну природу виникнення, проте їх вплив на відновлення інфраструктури ринку автомобільних перевезень є взаємопов'язаним. В умовах війни першочергового значення набувають воєнні та безпекові бар'єри. Руйнування дорожньої інфраструктури та збереження ризиків повторного пошкодження об'єктів ускладнюють реалізацію довгострокових інфраструктурних проєктів і потребують постійного коригування пріоритетів відбудови. Безпекова невизначеність водночас посилює фінансово-економічні обмеження, оскільки масштабні потреби у відновленні поєднуються з обмеженими можливостями державного фінансування та високими ризиками залучення приватного капіталу.

Інфраструктурно-технічні бар'єри пов'язані не лише з наслідками воєнних руйнувань, а й із проблемами, накопиченими в дорожньому господарстві протягом попередніх періодів. Зношеність окремих ділянок дорожньої мережі та недостатня пропускна спроможність набувають особливого значення в умовах переорієнтації транспортних потоків і зростання навантаження на маршрути, що забезпечують сполучення із західним кордоном України. Окремого значення набувають нормативно-правові та інституційні бар'єри, оскільки масштабна відбудова потребує ефективної координації між органами влади та іншими учасниками реалізації інфраструктурних проєктів. Тривалі процедури погодження та недосконаліть окремих механізмів регулювання можуть уповільнювати прийняття й реалізацію рішень щодо відновлення транспортних об'єктів. Соціально-кадрові бар'єри значною мірою зумовлені скороченням доступності кваліфікованих працівників у транспортній та будівельній сферах внаслідок міграції й мобілізаційних процесів. Це може обмежувати темпи реалізації інфраструктурних проєктів. Водночас зміна структури транспортних потоків потребує перегляду пріоритетності окремих маршрутів і відповідного коригування підходів до розвитку дорожньої мережі.

Екологічні та кліматичні бар'єри визначають необхідність поєднання швидкого відновлення пошкоджених об'єктів із дотриманням сучасних екологічних вимог та врахуванням кліматичних ризиків. Це може збільшувати початкові витрати й ускладнювати реалізацію окремих проєктів, проте водночас створює передумови для формування більш стійкої та технологічно сучасної транспортної інфраструктури.

Підкреслимо, що визначені групи бар'єрів не діють ізольовано, а формують систему взаємних обмежень. Воєнні ризики посилюють фінансові проблеми, недостатність ресурсів уповільнює технічне оновлення, а інституційні та кадрові обмеження впливають на строки й результативність реалізації проєктів. Тому відновлення інфраструктури ринку автомобільних перевезень потребує не лише усунення наслідків руйнувань, а й подолання накопичених структурних проблем. Разом із тим масштабна відбудова відкриває можливості для модернізації транспортної інфраструктури та її адаптації до нових умов функціонування ринку автомобільних перевезень.

Подолання визначених бар'єрів має відбуватися у взаємозв'язку зі стратегічними напрямами трансформації транспортної системи України. Відновлення пошкодженої інфраструктури створює можливості не

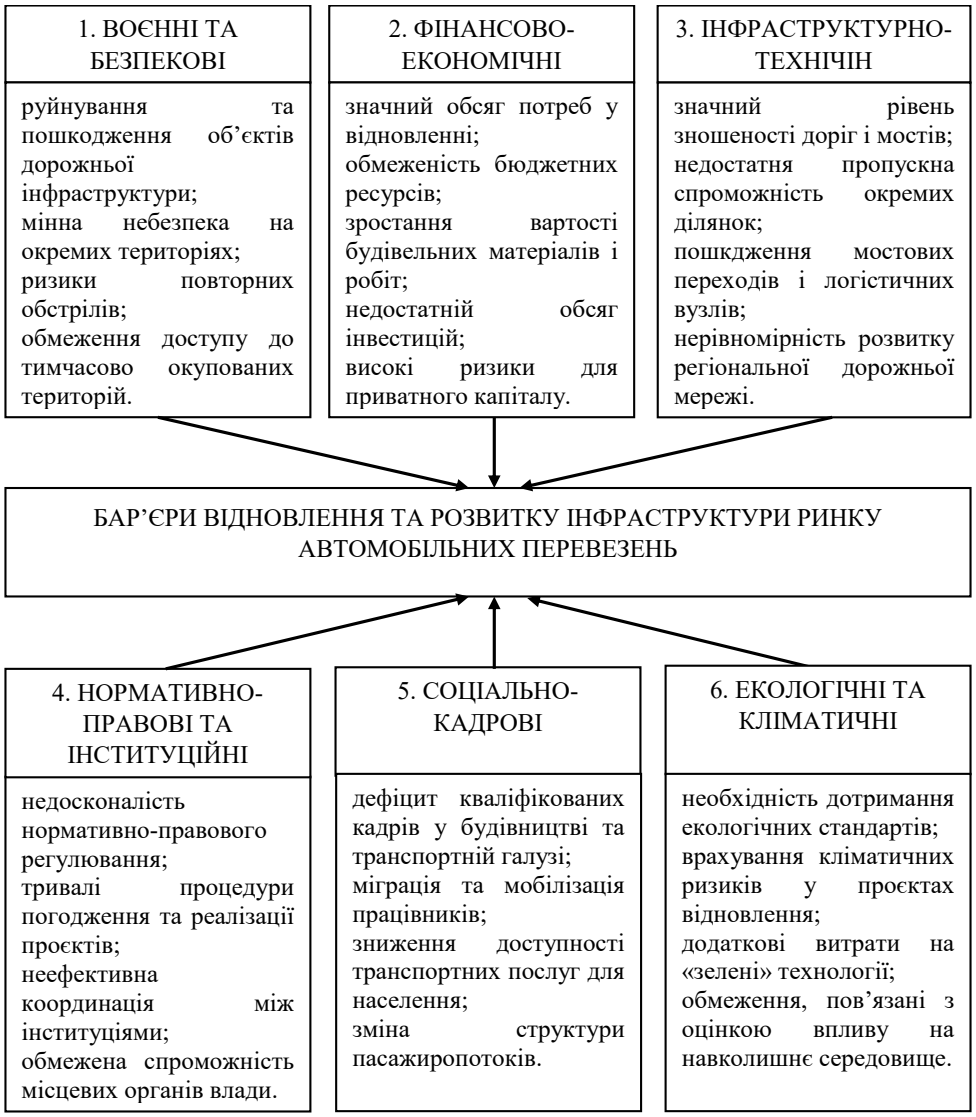


Рисунок 1 – Бар'єри відновлення та розвитку інфраструктури ринку автомобільних перевезень

Джерело: систематизовано автором на підставі [3, 8–12]

лише для відбудови окремих об'єктів, а й для її модернізації та поступової інтеграції до європейського транспортного простору. У даному контексті важливого значення набувають державні стратегічні орієнтири, які визначають пріоритети розвитку різних видів транспорту та формують основу для подальшого оновлення транспортної інфраструктури.

Так, Кабінетом Міністрів України у 2024 році було схвалено Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року, якою визначено основні напрями відновлення та розвитку транспортного комплексу. Реалізація Стратегії передбачає комплексну модернізацію транспортної інфраструктури та її поступове наближення до європейських стандартів, зокрема відзначимо такі [13, 14]:

– перехід на європейський стандарт колій (1435 мм) у західних областях;

– впровадження високошвидкісного пасажирського руху на залізницях зі швидкістю до 400 км/год;

– модернізацію та розвиток мультимодальних транспортних коридорів загальною протяжністю 3335 км, що включає коридори Північне море – Балтика, Балтійське море – Чорне море – Егейське море, Середземноморський та Рейн – Дунай;

– модернізацію 29 пунктів пропуску для автомобільного сполучення у тісній співпраці із сусідніми країнами та спорудження 17 нових пунктів пропуску;

– впровадження електронної черги «єЧерга», яка дозволяє оптимізувати процес перетину кордону, в т. ч. зменшить черги;

– цифровізацію логістичних процесів.

Визначені стратегічні напрями свідчать, що відновлення транспортної інфраструктури України орієнтоване не на відтворення її довоєнного стану, а на структурну модернізацію та посилення інтеграції з європейською транспортною системою. При цьому для ринку автомобільних перевезень особливого значення набувають розвиток мультимодальних транспортних коридорів, модернізація автомобільних пунктів пропуску та цифровізація логістичних процесів. Їх реалізація сприятиме, по-перше, підвищенню пропускної спроможності транспортної мережі, по-друге,

скороченню часових витрат під час перетину кордону, по-третє, покращенню взаємодії автомобільного транспорту з іншими видами транспорту.

Поряд із реалізацією національних стратегічних пріоритетів важливого значення для відновлення та розвитку інфраструктури ринку автомобільних перевезень України набуває міжнародна підтримка. Співпраця з європейськими інституціями створює додаткові можливості для залучення фінансових ресурсів, відновлення та модернізації дорожньої мережі, розвитку транскордонної інфраструктури й посилення транспортного сполучення з країнами ЄС. Водночас міжнародні ініціативи дедалі більше орієнтовані не лише на ліквідацію наслідків воєнних руйнувань, а й на довгострокову модернізацію автомобільної інфраструктури та її інтеграцію до європейської транспортної мережі. Основні міжнародні ініціативи у даному напрямі представлено в табл. 1.

Вище відзначені ініціативи та проєкти свідчать про поступове зміщення міжнародної підтримки від вирішення першочергових завдань із забезпечення транспортного сполучення до довгострокового відновлення та модернізації автомобільної інфраструктури України. Важливим є те, що фінансування спрямовується як на відбудову пошкоджених автомобільних доріг і мостів, так і на розвиток транскордонної інфраструктури та підвищення пропускної спроможності основних маршрутів. Особливого значення така підтримка набуває в умовах обмежених внутрішніх фінансових ресурсів та значної потреби у відновленні дорожньої мережі. Водночас залучення європейських інституцій створює передумови для поєднання відбудови з модернізацією автомобільної інфраструктури відповідно до європейських вимог і її подальшої інтеграції до транспортної мережі ЄС. В той же час їх вплив не є однаковим: окремі заходи безпосередньо спрямовані на відновлення та модернізацію дорожньої інфраструктури, тоді як інші створюють фінансові, інституційні, технологічні та євроінтеграційні передумови для подальшого розвитку. Тим самим, формуються можливості в межах національних стратегічних пріоритетів та міжнародної підтримки, які направлені на подолання кожної з визначених груп бар'єрів:

1) воєнні та безпекові є найбільш складними для подолання, оскільки можливості відновлення автомобільної інфраструктури безпосередньо залежать від безпекової ситуації. В той же час Національна транспортна стратегія України передбачає відновлення транспортної інфраструктури з урахуванням потреб обороноздатності держави та підвищення стійкості транспортної системи. Міжнародна підтримка доповнює даний напрям фінансовими ресурсами для відновлення пошкоджених автомобільних доріг, мостів та інших об'єктів. Зокрема реалізація Improvement Road Networks Solidarity Lanes FL створює можливості для поєднання відбудови дорожньої мережі з підвищенням її надійності та стійкості;

2) фінансово-економічні набувають особливої ваги через значний обсяг потреб у відновленні та обмеженість внутрішніх фінансових ресурсів. Реалізація визначених Національною транспортною стратегією масштабних інфраструктурних завдань потребує диверсифікації джерел їх фінансування та активнішого залучення міжнародної підтримки. У даному аспекті CEF, фінансування ЄІБ та інші європейські механізми розширюють ресурсні можливості відновлення автомобільної інфраструктури та дають змогу реалізовувати проєкти, фінансування яких виключно за рахунок державного бюджету є ускладненим;

3) інфраструктурно-технічні безпосередньо пов'язані зі стратегічними завданнями модернізації транспортної мережі. Передбачений Національною транспортною стратегією розвиток мультимодальних

Таблиця 1 – Міжнародні ініціативи щодо відновлення та розвитку інфраструктури ринку автомобільних перевезень України

Інституція/ організація	Ініціатива/ проєкт	Основні напрями у сфері автомобільної інфраструктури
Європейська комісія	EU–Ukraine Solidarity Lanes	Розвиток автомобільних маршрутів між Україною та ЄС; усунення інфраструктурних обмежень на кордоні; підвищення пропускної спроможності транскордонних сполучень. Обсяг фінансування: понад 2 млрд євро мобілізовано ЄС на розвиток Solidarity Lanes загалом.
Європейський Союз (далі – ЄС)	Connecting Europe Facility (далі – CEF)	Фінансування розвитку автомобільних пунктів пропуску та під'їзних доріг, зокрема модернізація залізничних та автомобільних пунктів пропуску через державний кордон із Польщею, Румунією, Угорщиною та Словаччиною, у тому числі Ягодин–Дорогуськ, Чоп–Захонь, Порубне–Сірет); покращення транскордонного автомобільного сполучення; інтеграція дорожньої інфраструктури України до мережі TEN-T. Обсяг фінансування: 82 млн євро.
Європейський інвестиційний банк (далі – ЄІБ)	Improvement Road Networks Solidarity Lanes FL	Відновлення та реконструкція автомобільних доріг, мостів та іншої дорожньої інфраструктури; підтримка дорожніх проєктів у межах Механізму об'єднання Європи (Connecting Europe Facility – CEF). Обсяг фінансування: 230 млн євро фінансування ЄІБ; загальна вартість проєкту – близько 276 млн євро.
Європейська Комісія, ЄІБ та Європейський банк реконструкції та розвитку (спільно)	Ukraine FIRST (Ukraine Facility for Infrastructure Reconstruction)	Підготовка інфраструктурних проєктів до фінансування та реалізації; технічна підтримка підготовки дорожніх проєктів, зокрема реконструкції та модернізації автомобільної дороги М-15 Одеса–Рені. Обсяг фінансування: 30 млн євро на початковий етап ініціативи.

Джерело: систематизовано автором на підставі [15–18]

транспортних коридорів та посилення транспортного сполучення з країнами ЄС формують основу для оновлення дорожньої інфраструктури. Реалізація Solidarity Lanes, CEF та дорожніх проєктів ЄІБ доповнює ці національні пріоритети можливостями відновлення доріг і мостів та розвитку під'їзних шляхів. У результаті відбудова може забезпечити як відновлення втраченої пропускної спроможності, так і адаптацію дорожньої мережі до змінених транспортних потоків;

4) нормативно-правові та інституційні можуть поступово зменшуватися в процесі реалізації євроінтеграційних положень Національної транспортної стратегії. Наближення транспортної політики України до вимог ЄС, інтеграція TEN-T та участь у спільних європейських проєктах створюють можливості для удосконалення підходів до планування, проєктування та реалізації дорожніх інфраструктурних проєктів. Додатковим інструментом у даному напрямі є Ukraine FIRST, орієнтована на підвищення якості підготовки інфраструктурних проєктів та їх готовності до залучення фінансування;

5) соціально-кадрові меншою мірою охоплені безпосередньо розглянутими інфраструктурними ініціативами. В той же час передбачена Національною транспортною стратегією цифрова трансформація транспортної сфери та впровадження сучасних технологій створюють можливості для автоматизації окремих процесів та підвищення продуктивності в цілому. Міжнародна технічна допомога та участь у спільних інфраструктурних проєктах також сприяють поширенню сучасних практик управління й розвитку професійних компетентностей;

6) екологічні та кліматичні доцільно розглядати у взаємозв'язку з пріоритетами Національної транспортної стратегії, зокрема розвиток сталої та екологічно безпечної транспортної системи. Поєднання даних стратегічних орієнтирів із вимогами та принципами фінансування європейських інституцій створює можливості для впровадження під час відбудови сучасних екологічних, енергоефективних і кліматично стійких рішень. Відповідно, додаткові витрати на дотримання екологічних вимог у довгостроковій перспективі можуть трансформуватися у можливість підвищення якості та стійкості автомобільної інфраструктури.

Тим самим, Національна транспортна стратегія визначає внутрішні стратегічні орієнтири трансформації автомобільної інфраструктури, тоді як міжнародні ініціативи доповнюють їх фінансовими, інвестиційними, технічними та інституційними можливостями. Їх поєднання створює передумови для переходу від відновлення пошкоджених об'єктів до системної модернізації інфраструктури ринку автомобільних перевезень та поступового подолання визначених бар'єрів її розвитку.

Висновки. Відновлення інфраструктури ринку автомобільних перевезень України відбувається під впливом взаємопов'язаних бар'єрів, які сформувалися внаслідок повномасштабного вторгнення та через загострення проблем, що існували у транспортній сфері раніше. Їх подолання потребує з одного боку відбудову пошкоджених об'єктів, а з іншого – створення умов для подальшого оновлення дорожньої інфраструктури відповідно до сучасних потреб ринку автомобільних перевезень. Встановлено, що важливі можливості для цього формуються завдяки реалізації Національної транспортної стратегії України та міжнародних ініціатив, які доповнюють національні пріоритети необхідними ресурсами та інструментами їх реалізації. Це дозволяє поєднати вирішення першочергових завдань відновлення з модернізацією інфраструктури та її поступовою інтеграцією до європейського транспортного простору. Відтак, перспективи розвитку інфраструктури ринку автомобільних перевезень пов'язані з переходом від відновлення окремих пошкоджених об'єктів до системного оновлення дорожньої інфраструктури. У результаті це сприятиме як подоланню наслідків воєнних руйнувань, так і підвищенню стійкості транспортної системи та формуванню необхідних інфраструктурних умов для ефективного розвитку ринку автомобільних перевезень України.

Список використаних джерел:

1. Червякова В. Організаційно-методологічні підходи до післявоєнного відновлення транспортно-логістичної інфраструктури України. *Журнал Європейської економіки*. 2023. Том 22, № 4 (87). С. 597–622.

2. Чаркіна Т. Ю., Задоя В. О., Юрчик О. А. Сучасний стан та перспективи розвитку відновлення і розбудови транспортної інфраструктури в Україні. *Агросвіт.* 2024. № 6. С. 103–112. DOI: https://doi.org/10.32702/2306-6792.2024.6.103

3. Михайлик Н. І. Основні виклики та перспективи розвитку транспортної логістики в умовах війни. *Актуальні проблеми розвитку економіки регіону.* 2024. Випуск 20, Том 1. С. 163–172. DOI: https://doi.org/10.15330/apred.1.20.163-172

4. Sotskyi V., Novikova A., Symonenko R., Zakrevsky O. Trends of Ukraine's Freight Transport Sector During the War. *Economics, Finance and Management Review.* 2025. № 4 (24). P. 17–32. DOI: https://doi.org/10.36690/2674-5208-2025-4-17-32

5. Скаковська С. С., Марчук О. О., Іванів Р. Г. Трансформація українського транспортно-логістичного комплексу: сталий повоєнний розвиток в умовах євроінтеграції. *Вісник НУВГП. Серія Економічні науки.* 2025. Випуск 4 (112). С. 523–534. DOI: https://doi.org/10.31713/ve4202540

6. Прямі збитки інфраструктури України від війни сягнули вже 197 млрд дол. США – KSE. *УкрІнформ*. 2026. URL: https://www.ukrinform.ua/rubric-vidbudova/4155258-prami-zbitki-infrastrukturi-ukraini-vid-vijni-sagnuli-vze-197-milardiv-kse.html

7. Олексій Соболєв: потреби України на відновлення зросли за рік на 12,2%. Міністерство економіки та довкілля України. 2026. URL: https://me.gov.ua/News/Detail/945e94e4-32c2-44b6-8c00-27741cb097b1

8. Коба В. Г., Семенчук Т. Б., Малицький П. Б. Стратегія відновлення автомобільного транспорту України в умовах війни. *Бізнес Інформ.* 2025. №12. С. 275–283. DOI: https://doi.org/10.32983/2222-4459-2025-12-275-283

9. Некрасова Л.А., Стогній Ю.С. Концептуальні підходи до розвитку інфраструктури ринку автомобільних перевезень в умовах післякризового відновлення. *Економічний журнал Одеського політехнічного університету.* 2025. № 2 (32). С. 77–85. DOI: https://doi.org/10.15276/EJ.02.2025.9

10. Зайченко К. С., Кіструга Ю. В. Стан та перспективи розвитку підприємницької діяльності та логістичних систем у сучасних реаліях України. *Економічний журнал Одеського політехнічного університету*. 2025. №3 (33). С.29–37. DOI: https://doi.org/10.15276/EJ.03.2025.4

11. 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. DOI: https://doi.org/10.37405/1729-7206.2025.2(49).15-25

12. 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. DOI: https://doi.org/10.32782/2522-1256-2023-38-03

13. Москвічова О. Транспортна інфраструктура України в умовах війни: виклики, трансформації та перспективи. *Review of transport economics and management.* 2025. № 13 (29). С. 25–35. DOI: https://doi.org/10.15802/rtem2025/328523

14. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025–2027 роках. Постанова №1550 від 27 грудня 2024 року. Кабінет Міністрів України. URL: https://mininfra.gov.ua/storage/app/imported_content/67bdd934ccdb6.pdf

15. EU–Ukraine Solidarity Lanes. URL: https://commission.europa.eu/topics/eu-solidarity-ukraine/eu-assistance-ukraine/eu-ukraine-solidarity-lanes_en

16. Україна стала повноцінною учасницею програми ЄС «Механізм Сполучення Європи». URL: https://mininfra.gov.ua/news/34941-ukrayina-stala-povnocinnoiu-ucasniceiu-programi-jes-mexanizm-spolucennia-jevropi

17. Improvement road networks solidarity lanes FL. URL: https://www.eib.org/en/projects/all/20230351

18. Ukraine to rebuild infrastructure with support from Ukraine FIRST initiative. URL: https://www.eib.org/en/press/all/2025-285-ukraine-to-rebuild-infrastructure-with-support-from-ukraine-first-initiative

References:

1. Cherviakova, V. (2023). Orhanizatsiino-metodolohichni pidkhody do pisliavoiennoho vidnovlennia transportno-lohistychnoi infrastruktury Ukrainy [Organizational and methodological approaches to the post-war recovery of Ukraine's transport and logistics infrastructure]. *Zhurnal Yevropeiskoi ekonomiky*, vol. 22, no. 4(87), pp. 597–622. DOI: https://doi.org/10.35774/jee2023.04.590 (in Ukrainian).

2. Charkina, T. Yu., Zadoia, V. O., & Yurchyk, O. A. (2024). Suchasnyi stan ta perspektyvy rozvytku vidnovlennia i rozbudovy transportnoi infrastruktury v Ukraini [Current state and prospects for the recovery and development of transport infrastructure in Ukraine]. *Ahrosvit*, vol. 6, pp. 103–112. DOI: https://doi.org/10.32702/2306-6792.2024.6.103 (in Ukrainian).

3. Mykhailyk, N. I. (2024). Osnovni vyklyky ta perspektyvy rozvytku transportnoi lohistyky v umovakh viiny [The main challenges and prospects of transport logistics development in the conditions of war]. *Aktualni problemy rozvytku ekonomiky rehionu*, vol. 20, no. 1, pp. 163–172. DOI: https://doi.org/10.15330/apred.1.20.163-172 (in Ukrainian).

4. Sotskyi, V., Novikova, A., Symonenko, R., & Zakrevsky, O. (2025). Trends of Ukraine's freight transport sector during the war. *Economics, Finance and Management Review*, vol. 4 (24), pp. 17–32. DOI: https://doi.org/10.36690/2674-5208-2025-4-17-32

5. Skakovska, S. S., Marchuk, O. O., & Ivaniv, R. H. (2025). Transformatsiia ukrainskoho transportno-lohistychnoho kompleksu: stalyi povoiennyi rozvytok v umovakh yevrointehratsii [Transformation of Ukraine's transport and logistics complex: Sustainable post-war development in the context of European integration]. *Visnyk NUVHP. Seriia Ekonomichni nauky*, vol. 4 (112), pp. 523–534. DOI: https://doi.org/10.31713/ve4202540 (in Ukrainian).

6. Ukrinform. (2026). Priami zbytky infrastruktury Ukrainy vid viiny siahnuly vzhe 197 mlrd dol. SShA – KSE [Direct damage to Ukraine's infrastructure from the war has reached USD 197 billion – KSE]. Available at: https://www.ukrinform.ua/rubric-vidbudova/4155258-prami-zbitki-infrastrukturi-ukraini-vid-vijni-sagnuli-vze-197-milardiv-kse.html (in Ukrainian).

7. Ministerstvo ekonomiky ta dovkillia Ukrainy. (2026). Oleksii Soboliev: potreby Ukrainy na vidnovlennia zrosly za rik na 12,2% [Oleksii Soboliev: Ukraine's recovery needs increased by 12.2% over the year]. Available at: https://me.gov.ua/News/Detail/945e94e4-32c2-44b6-8c00-27741cb097b1 (in Ukrainian).

8. Koba, V. H., Semenchuk, T. B., & Malytskyi, P. B. (2025). Stratehiia vidnovlennia avtomobilnoho transportu Ukrainy v umovakh viiny [Strategy for the recovery of Ukraine's road transport under wartime conditions]. *Biznes Inform*, vol. 12, pp. 275–283. DOI: https://doi.org/10.32983/2222-4459-2025-12-275-283 (in Ukrainian).

9. Nekrasova, L. A., & Stohnii, Yu. S. (2025). Kontseptualni pidkhody do rozvytku infrastruktury rynku avtomobilnykh perevezen v umovakh pisliakryzovoho vidnovlennia [Conceptual approaches to the development of road transport market infrastructure in the context of post-crisis recovery]. *Ekonomichnyi zhurnal Odeskoho politekhnichnoho universytetu*, vol. 2 (32), pp. 77–85. DOI: https://doi.org/10.15276/EJ.02.2025.9 (in Ukrainian).

10. Zaichenko, K. S., & Kistruha, Yu. V. (2025). Stan ta perspektyvy rozvytku pidpryiemnytskoi diialnosti ta lohistychnykh system u suchasnykh realiiakh Ukrainy [State and prospects for the development of entrepreneurial activity and logistics systems in the current realities of Ukraine]. *Ekonomichnyi zhurnal Odeskoho politekhnichnoho universytetu*, vol. 3 (33), pp. 29–37. DOI: https://doi.org/10.15276/EJ.03.2025.4 (in Ukrainian).

11. Boichenko, M. V., Boiarkin, M. O., & Osadchyi, O. O. (2025). Rynok mizhnarodnykh avtomobilnykh perevezen vantazhiv Ukrainy v umovakh intehratsii do yedynoho yevropeiskoho transportnoho prostoru: tendentsii rozvytku, bariery ta shliakhy yikh podolannia [Ukraine's international road freight transport market in the context of integration into the single European transport area: Development trends, barriers and ways to overcome them]. *Visnyk ekonomichnoi nauky Ukrainy*, vol. 2 (49), pp. 15–25. DOI: https://doi.org/10.37405/1729-7206.2025.2(49).15-25 (in Ukrainian).

12. Hnedina, K. V., & Nahornyi, P. V. (2023). Rynok vantazhnykh perevezen v Ukraini: analiz suchasnoho stanu, vyklyky voiennoho chasu ta perspektyvy rozvytku [Freight transportation market in Ukraine: Analysis of the current state, wartime challenges and development prospects]. *Pidpryiemnytstvo i torhivlia*, vol. 38, pp. 19–28. DOI: https://doi.org/10.32782/2522-1256-2023-38-03 (in Ukrainian).

13. Moskvichova, O. (2025). Transportna infrastruktura Ukrainy v umovakh viiny: vyklyky, transformatsii ta perspektyvy [Transport infrastructure of Ukraine in wartime: Challenges, transformations and prospects]. *Review of Transport Economics and Management*, vol. 13 (29), pp. 25–35. DOI: https://doi.org/10.15802/rtem2025/328523 (in Ukrainian).

14. Kabinet Ministriv Ukrainy. (2024). Pro skhvalennia Natsionalnoi transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2030 roku ta zatverdzhennia operatsiinoho planu zakhodiv z yii realizatsii u 2025–2027 rokakh [On approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030 and approval of the operational action plan for its implementation in 2025–2027]. Postanova № 1550 vid 27 hrudnia 2024 roku. Available at: https://mininfra.gov.ua/storage/app/imported_content/67bdd934ccdb6.pdf (in Ukrainian).

15. European Commission. (n.d.). EU–Ukraine Solidarity Lanes. Available at: https://commission.europa.eu/topics/eu-solidarity-ukraine/eu-assistance-ukraine/eu-ukraine-solidarity-lanes_en

16. Ministerstvo rozvytku hromad, terytorii ta infrastruktury Ukrainy. (2023). Ukraina stala povnotsinnoiu uchasnytseiu prohramy YeS "Mekhanizm Spoluchennia Yevropy" [Ukraine became a full participant in the EU Connecting Europe Facility programme]. Available at: https://mininfra.gov.ua/news/34941-ukrayina-stala-povnocinnoiu-ucasniceiu-programi-jes-mexanizm-spolucennia-jevropi (in Ukrainian).

17. European Investment Bank. (n.d.). Improvement Road Networks Solidarity Lanes FL. Available at: https://www.eib.org/en/projects/all/20230351

18. European Investment Bank. (2025). Ukraine to rebuild infrastructure with support from Ukraine FIRST initiative. Available at: https://www.eib.org/en/press/all/2025-285-ukraine-to-rebuild-infrastructure-with-support-from-ukraine-first-initiative

Stohnii Yurii
Odesa Polytechnic National University

MAIN BARRIERS AND OPPORTUNITIES FOR THE RECOVERY AND DEVELOPMENT OF THE ROAD TRANSPORT MARKET INFRASTRUCTURE

The article identifies the key barriers to and opportunities for the recovery and development of the road transport market infrastructure, which is a vital component of Ukraine's transport system. The article aims to identify the main barriers to restoring road transport market infrastructure and to substantiate opportunities for its further development, taking into account the current operating conditions of Ukraine's transport system. The following main groups of barriers are identified: military and security-related; financial and economic; infrastructural and technical; regulatory and institutional; social and personnel-related; and environmental and climatic. It is found that these barriers do not operate in isolation but form a system of interconnected constraints. Military risks exacerbate financial problems, resource shortages slow down technical modernization, and institutional and personnel constraints affect the timelines and effectiveness of project implementation. National and international initiatives regarding the recovery and development of Ukraine's road transport market infrastructure are analyzed. The National Transport Strategy of Ukraine is identified among the former, while the EU–Ukraine Solidarity Lanes, the Connecting Europe Facility, the Solidarity Lanes road network improvement projects, and Ukraine FIRST are identified among the latter. A gradual shift in international support is noted – moving from addressing immediate transport connectivity needs to the long-term recovery and modernization of Ukraine's road infrastructure. Key areas of focus regarding road infrastructure have been identified. This has provided a foundation for formulating opportunities aimed at overcoming the corresponding groups of barriers. The National Transport Strategy defines internal strategic guidelines for transforming road infrastructure, whereas international initiatives complement these with financial, investment, technical, and institutional opportunities. Their combination creates the prerequisites for transitioning from the restoration of damaged assets to the systemic modernization of road transport market infrastructure and the gradual overcoming of identified barriers to its development.

Keywords: *road transport market, transport infrastructure, barriers, development, transport system, recovery.*

JEL classification: L91, R42, O18

Дата надходження статті: 11.09.2026
Дата прийняття статті до публікації: 05.10.2026
Дата публікації статті: 29.10.2026