

ПОРІВНЯЛЬНИЙ СТАТИСТИЧНИЙ АНАЛІЗ БІЗНЕС-СЕРЕДОВИЩА  
КРАЇН ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ ТА УКРАЇНИ  
(НА ПРИКЛАДІ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ)

М.О. Хобта<sup>1</sup>, В.М. Сукманюк<sup>2</sup>, М.К. Матвєєва<sup>3</sup>

<sup>1</sup>к. е. н., доцент кафедри менеджменту,

Національний транспортний університет, Київ, Україна

ORCID ID: 0000-0002-6505-9092

<sup>2</sup>асистент кафедри менеджменту,

Національний транспортний університет, Київ, Україна

ORCID ID: 0000-0003-4202-8960

Здобувачка першого (бакалаврського) рівня вищої освіти,  
спеціальність ДЗ «Менеджмент»,

Національний транспортний університет, Київ, Україна

ORCID ID: 0009-0007-9360-2527

**Анотація**

**Вступ.** Транспортна система є ключовим чинником економічної інтеграції України до Європейського Союзу та забезпечення стійкості національної економіки в умовах воєнних викликів. Актуальність дослідження зумовлена необхідністю порівняльної оцінки транспортного бізнес-середовища України та країн ЄС з метою виявлення структурних відмінностей, проблем функціонування та перспектив розвитку. **Мета.** Метою статті є здійснення порівняльного статистичного аналізу транспортного бізнес-середовища України та країн Європейського Союзу з метою виявлення ключових відмінностей, проблем і перспектив розвитку в умовах європейської інтеграції та воєнних дій. **Результати.** Дослідження базується на офіційних даних Євростату, Укрстату, Світового банку та аналітичних звітах Європейської Комісії. Проаналізовано структуру вантажообігу за видами транспорту, стан транспортної інфраструктури, рівень контейнеризації та цифровізації логістичних процесів, а також особливості регуляторного середовища України та ЄС. Встановлено, що транспортна система України характеризується високою залежністю від залізничних перевезень і насипних вантажів, тоді як у країнах ЄС домінує диверсифікована модель із переважанням автомобільного транспорту та широким застосуванням мультимодальних перевезень. Виявлено вплив воєнних дій на трансформацію логістичних маршрутів, скорочення ролі морського транспорту та зростання значення автомобільних перевезень і «Смуг солідарності» у забезпеченні зовнішньої торгівлі України з ЄС. Визначено суттєвий розрив між Україною та країнами ЄС за показниками якості інфраструктури, ефективності логістики та рівня цифровізації, попри позитивні зрушення у впровадженні електронних сервісів. **Висновки.** Обґрунтовано стратегічні напрями підвищення конкурентоспроможності транспортної системи України, зокрема модернізацію транспортної інфраструктури, розвиток інтермодальних перевезень, поглиблення цифровізації



логістичних процесів і гармонізацію регуляторного середовища відповідно до стандартів Європейського Союзу. Отримані результати можуть бути використані у формуванні державної транспортної політики, плануванні післявоєнного відновлення інфраструктури та обґрунтуванні інвестиційних рішень у сфері транспорту й логістики.

**Ключові слова:** транспортне бізнес-середовище, транспортна система України, статистичний аналіз, вантажообіг, логістика, мультимодальні перевезення, цифровізація транспорту, конкурентоспроможність, європейська інтеграція, країни ЄС, воєнні виклики.

### COMPARATIVE STATISTICAL ANALYSIS OF THE BUSINESS ENVIRONMENT OF THE EUROPEAN UNION AND UKRAINE (USING THE EXAMPLE OF THE TRANSPORT INDUSTRY)

M. O. Khobta<sup>1</sup>, V.M. Sukmaniuk<sup>2</sup>, M.K. Matveeva<sup>3</sup>

<sup>1</sup>Ph.D. Economics, Associate Professor of Department of Management,  
National Transport University, Kyiv, Ukraine  
ORCID ID: 0000-0002-6505-9092

<sup>2</sup>Assistant of Department of Management,  
National Transport University, Kyiv, Ukraine  
ORCID ID: 0000-0003-4202-8960

<sup>3</sup>Bachelor's Degree Student in the specialty D3 "Management",  
National Transport University, Kyiv, Ukraine  
ORCID ID: 0009-0007-9360-2527

#### **Summary**

**Introduction.** The transport system is a key factor in Ukraine's economic integration into the European Union and ensuring the stability of the national economy in the face of military challenges. The relevance of the study is due to the need for a comparative assessment of the transport business environment of Ukraine and the EU countries in order to identify structural differences, problems of functioning and development prospects. **Purpose.** The purpose of the article is to conduct a comparative statistical analysis of the transport business environment of Ukraine and the European Union countries in order to identify key differences, problems and development prospects in the context of European integration and military operations. **Results.** The study is based on official data from Eurostat, Ukrstat, the World Bank and analytical reports of the European Commission. The structure of cargo turnover by mode of transport, the state of transport infrastructure, the level of containerization and digitalization of logistics processes, as well as the features of the regulatory environment of Ukraine and the EU are analyzed. It was found that the transport system of Ukraine is characterized by a high dependence on rail transport and bulk cargo, while in the EU countries a diversified model with a predominance of road transport and wide use of multimodal transportation dominates. The impact of military operations on the transformation of logistics routes, the reduction of the role of sea transport and the growth of the importance of road transport and the "Solidarity Strip" in ensuring Ukraine's foreign trade with the EU was revealed. A significant gap was identified between Ukraine and the EU countries in terms of infrastructure quality, logistics efficiency and the level of digitalization, despite

positive developments in the implementation of electronic services. **Conclusions.** Strategic directions for increasing the competitiveness of the transport system of Ukraine are substantiated, in particular, the modernization of transport infrastructure, the development of intermodal transportation, the deepening of the digitalization of logistics processes and the harmonization of the regulatory environment in accordance with the standards of the European Union. The results obtained can be used in the formation of state transport policy, planning post-war infrastructure restoration, and substantiating investment decisions in the field of transport and logistics.

**Key words:** transport business environment, transport system of Ukraine, statistical analysis, cargo turnover, logistics, multimodal transportation, digitalization of transport, competitiveness, European integration, countries EU, military challenges.

**Вступ.** Транспортна галузь відіграє важливу роль у забезпеченні сталого розвитку національної економіки, оскільки безпосередньо впливає на ефективність виробництва, зовнішньоекономічні зв'язки та мобільність товарних потоків. Рівень розвитку транспортного бізнес-середовища значною мірою визначає конкурентоспроможність держави на міжнародному ринку та її здатність інтегруватися до глобальних і регіональних економічних систем. Для України питання розвитку транспорту набуло особливої актуальності в умовах європейської інтеграції та тривалого воєнного протистояння. Отримання статусу кандидата на вступ до Європейського Союзу зумовлює необхідність адаптації національної транспортної системи до європейських стандартів, тоді як війна призвела до значних втрат інфраструктури та вимушеної переорієнтації логістичних маршрутів. Обмеження морських перевезень, зростання ролі автомобільного транспорту та запровадження «Смуг солідарності» суттєво змінили умови функціонування транспортного бізнесу в Україні. На відміну від України, транспортний ринок Європейського Союзу характеризується високим рівнем стабільності, розвиненою інфраструктурою та активним впровадженням цифрових і екологічно орієнтованих рішень. Порівняння транспортного бізнес-середовища України та ЄС дозволяє виявити наявні структурні диспропорції, оцінити масштаби відставання за окремими показниками та визначити напрями, за якими доцільно зосередити зусилля в процесі реформування галузі. У зв'язку з цим проведення порівняльного статистичного аналізу ключових показників розвитку транспортної сфери України та країн ЄС є необхідним для формування практичних рекомендацій щодо підвищення ефективності та конкурентоспроможності вітчизняної транспортної системи.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Сучасні тенденції в ЄС свідчать про перехід до мультимодальних перевезень та «зеленої» логістики. Україна, своєю чергою, демонструє високу адаптивність у кризових умовах, проте суттєво відстає за показниками інфраструктурної якості та цифровізації процесів. Проблеми розвитку транспортної галузі та формування конкурентоспроможного транспортного бізнес-середовища широко висвітлюються у працях вітчизняних і зарубіжних науковців, а також у звітах міжнародних організацій. У працях вітчизняних науковців проблема розвитку транспортної галузі розглядається через призму структурного аналізу, оцінки інституційних обмежень та впливу зовнішніх чинників. Так, О. Ложачевська [1] у своїй монографії детально аналізує інноваційний

розвиток транспортного комплексу України, зокрема проблеми конкурентоспроможності транспортних підприємств у контексті посилення екологічних вимог та переходу до сталого розвитку, підкреслюючи роль «зеленої» логістики та інтеграції екологічних пріоритетів у стратегії галузі. У свою чергу, С. Ільченко [2] досліджує нормативно-правові засади екологічної трансформації транспортного сектору України, оцінюючи прогалини в законодавстві та необхідність гармонізації з європейськими стандартами для формування конкурентоспроможної та сталої логістики. С. Teslean [3] аналізує вплив якості транспортних мереж на економічну конкурентоспроможність країн Європейського Союзу.

У дослідженнях Європейської Комісії [4], Євростату [5] та Світового банку [6] значна увага приділяється структурі вантажообігу, ефективності логістики, розвитку мультимодальних перевезень і переходу до «зеленої» транспортної моделі в країнах Європейського Союзу. Аналітичні матеріали World Economic Forum [7] та Logistics Performance Index [6] використовуються для оцінки інституційної якості, інфраструктурного забезпечення та рівня цифровізації транспортних систем.

Водночас українські наукові публікації переважно зосереджені на аналізі окремих видів транспорту, проблемах функціонування залізничної або автомобільної галузі, а також на оцінці наслідків воєнних дій для транспортної інфраструктури. У звітах Світового банку (RDNA3 [8], RDNA4 [9]) та матеріалах Міністерства відновлення України [10] детально розглядаються масштаби пошкоджень інфраструктури та потреби у фінансуванні відновлення. Разом із тим порівняльні дослідження, які б системно зіставляли транспортне бізнес-середовище України та країн ЄС на основі офіційної статистики, залишаються обмеженими.

Недостатньо дослідженим є також вплив воєнних викликів на трансформацію логістичних маршрутів, зміну ролі окремих видів транспорту та адаптацію бізнес-середовища України до європейських регуляторних і технологічних стандартів. Це зумовлює актуальність даного дослідження та необхідність комплексного порівняльного статистичного аналізу транспортної галузі України й країн Європейського Союзу.

**Постановка проблеми.** Транспортне бізнес-середовище є одним із базових елементів функціонування національної економіки, оскільки забезпечує переміщення товарних потоків, інтеграцію у міжнародні ринки та формування конкурентних переваг держави. В умовах європейської інтеграції України та триваючих воєнних дій питання ефективності транспортної системи набуло стратегічного значення. З одного боку, Україна декларує курс на гармонізацію транспортної політики зі стандартами Європейського Союзу, розвиток мультимодальних перевезень та цифрових логістичних рішень. З іншого боку, повномасштабна війна спричинила суттєві втрати транспортної інфраструктури, обмеження морських перевезень, перевантаження прикордонної інфраструктури та зростання логістичних витрат.

Наявний розрив між Україною та країнами ЄС за показниками якості інфраструктури, ефективності логістики, рівня контейнеризації та цифровізації створює системні бар'єри для підвищення конкурентоспроможності національного транспортного бізнесу. Водночас відсутність комплексної порівняльної статистичної

оцінки транспортного бізнес-середовища України та Європейського Союзу ускладнює формування обґрунтованих управлінських і регуляторних рішень. У зв'язку з цим виникає необхідність проведення порівняльного статистичного аналізу ключових показників розвитку транспортної галузі України та країн ЄС з метою виявлення структурних диспропорцій, оцінки впливу воєнних викликів і визначення пріоритетних напрямів підвищення конкурентоспроможності транспортної системи України.

Формування цілей статті. Стаття спрямована на порівняльний статистичний аналіз транспортного бізнес-середовища України та країн Європейського Союзу з метою виявлення структурних диспропорцій, оцінки відставання за ключовими показниками та визначення пріоритетних напрямів підвищення конкурентоспроможності національної транспортної системи. Дослідження охоплює аналіз структури вантажообігу, оцінку стану інфраструктури, рівня контейнеризації та цифровізації логістичних процесів, а також вивчення особливостей регуляторного середовища і формування практичних рекомендацій щодо модернізації транспортної системи та гармонізації її з європейськими стандартами.

**Виклад основного матеріалу.** В Україні традиційно найбільшу частку вантажообігу забезпечує залізничний транспорт, що зумовлено необхідністю перевезення масових вантажів, зокрема зерна, руди та металопродукції, на значні відстані. У кризові періоди саме залізниця залишається ключовим елементом логістичної системи, формуючи близько 50–60 % загального обсягу вантажних перевезень.

У країнах Європейського Союзу структура вантажообігу є більш диверсифікованою. Основну роль у внутрішніх наземних перевезеннях відіграє автомобільний транспорт, частка якого перевищує 75 %, тоді як залізничні перевезення становлять у середньому 17–18 %. Така модель пояснюється високою щільністю дорожньої мережі, розвинутою інфраструктурою та активним використанням мультимодальних логістичних рішень. Польща залишається одним із лідерів у сфері автомобільних перевезень у межах ЄС, забезпечуючи значну частку міжнародних транспортних операцій, хоча у 2024 році спостерігалось незначне скорочення автопарку внаслідок зростання конкуренції з боку інших країн Центральної та Східної Європи [11].

На рисунку 1 показано порівняння структури вантажообігу за видами транспорту в Україні та ЄС, де чітко видно домінування залізничних перевезень в Україні та більш збалансоване поєднання автомобільного і водного транспорту в країнах ЄС.

Значний вплив на формування транспортного бізнес-середовища має географічний чинник та доступ до морських шляхів. За даними Eurostat, морський транспорт у 2023 р. забезпечував близько 67,4 % вантажообігу в ЄС за тонно-кілометрами, що є найбільшою часткою серед режимів транспорту [12]. Крім того, у 2024 р. при експорті та імпорті товарів за межі ЄС морські перевезення становили понад 70 % фізичного обсягу торгівлі за вагою [13]. В Україні до початку повномасштабного вторгнення морські порти також були ключовим елементом експортної логістики, однак у структурі внутрішнього вантажообігу їхня частка традиційно поступалася наземним видам транспорту.



Рис. 1. Порівняння структури вантажообігу за видами транспорту в Україні та ЄС [11]

Воєнні дії суттєво знизили ефективність функціонування морської інфраструктури України та призвели до різкого скорочення обсягів перевезень. У результаті національна транспортна система характеризується високою залежністю від залізничного транспорту, тоді як у ЄС спостерігається збалансоване поєднання автомобільних, залізничних і морських перевезень. За таких умов для України ключового значення набуває забезпечення стійкості та безперервності логістичних процесів шляхом адаптації транспортних маршрутів і механізмів перевезень до наявних безпекових та інфраструктурних обмежень.

Транспортний ринок ЄС характеризується стабільністю та переходом до «зеленої» логістики, тоді як сектор України перебуває у стані «вимушеної трансформації» через триваючу війну та перехід від морських до сухопутних маршрутів. Автомобільні перевезення в Україні з 2022 року докорінно змінили бізнес-середовище, тому до кінця 2024 року майже 80 % українського імпорту та 73 % несільськогосподарського експорту перевозилося автомобільним транспортом [14]. Важливим чинником розвитку міжнародних перевезень також стало впровадження транспортного безвізу з ЄС, який, за оцінками українських підприємств, значно спростив доступ до європейського ринку та зменшив адміністративні бар'єри. На рисунку 2 наведено динаміку торгівлі товарами між Україною та країнами ЄС, що ілюструє зміни імпорту, експорту та торгового балансу у період 2021–2025 років.

У третьому кварталі 2025 року порівняно з попереднім кварталом зменшилися як імпорт до ЄС з України (-5,8 %), так і експорт ЄС до України (-5,3 %), також частка України в експорті до країн поза ЄС зросла з 1,3 % у третьому кварталі 2021 року до 1,7 % у третьому кварталі 2025 року, а частка України в імпорті до країн поза ЄС зменшилася з 1,3 % у третьому кварталі 2021 року до 0,8 % у третьому кварталі 2025 року [15].

Мультиmodalна транспортна інфраструктура формує основу просторової цілісності економіки та визначає здатність держави забезпечувати безперервність вантажних і пасажирських потоків. За умов воєнних викликів її функціонування істотно ускладнюється через втрату ключових інфраструктурних елементів, зокрема шляхів сполучення, інженерних споруд та об'єктів транспортної логістики.

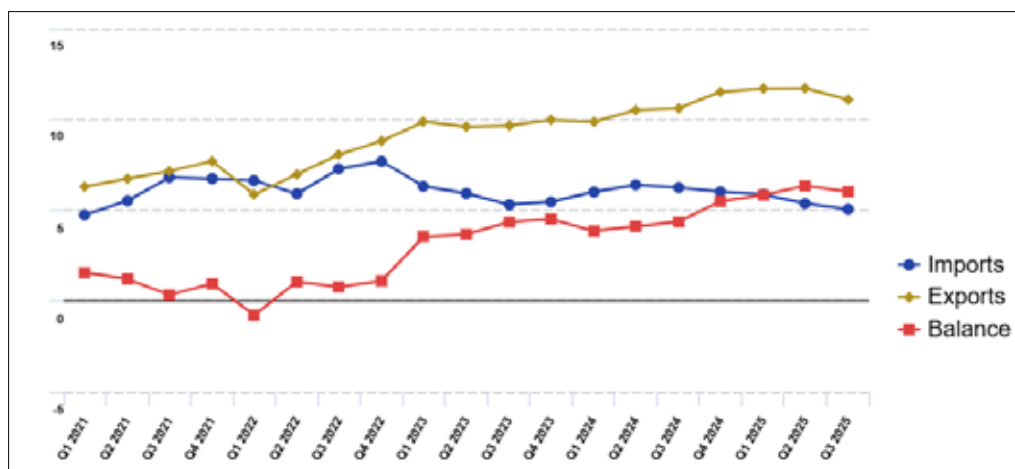


Рис. 2. Торгівля товарами ЄС з Україною [15]

Такі деструктивні процеси порушують сталі системи постачання, обмежують доступ до критично важливих ресурсів і знижують адаптивність національної економіки. Водночас післявоєнна реконструкція транспортної системи потребує концентрації фінансових, інституційних і часових ресурсів, що об'єктивно впливає на динаміку економічного відновлення та довгострокову конкурентоспроможність країни.

Транспортне бізнес-середовище визначається не лише обсягами перевезень, а й умовами здійснення господарської діяльності, рівнем регуляторної прозорості та цифровізації процесів. Між Україною та Європейським Союзом у цій сфері зберігається суттєвий розрив. Ринок транспортних послуг ЄС характеризується стабільністю, високим рівнем регулювання та орієнтацією на сталий розвиток, зокрема через пріоритетність екологічних і мультимодальних перевезень.

В Україні, незважаючи на проведені реформи, залишаються численні системні проблеми, серед яких відставання законодавчої бази та концентрація контролю в окремих сегментах ринку. Станом на 2024 рік виконання зобов'язань в транспортній сфері, передбачених Угодою про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, було на рівні приблизно 58 %, що свідчить про значне відставання цієї галузі у процесі імплементації європейського правового поля. При цьому загальний рівень виконання Угоди за всіма напрямками становив близько 81 %, що підкреслює більш повільний прогрес саме в транспортному секторі [16].

Водночас, незважаючи на складні умови воєнного часу, інвестиційні настрої у галузі залишаються відносно позитивними, оскільки більшість транспортних компаній планують вкладення в модернізацію та розвиток інфраструктури. Для наочного порівняння ефективності транспортного бізнес-середовища України та країн ЄС у 2024–2025 роках наведено ключові статистичні показники [6, 17] в таблиці 1.

Аналізуючи конкурентоспроможність України у сфері транспорту, згідно зі Звітом Європейської Комісії про розширення за 2025 рік [18], позиція України є поєднанням стратегічних переваг та глибоких структурних перешкод.

Таблиця 1

**Порівняння ключових показників транспортного бізнес-середовища  
України та країн ЄС, 2024–2025 рр.**

Індикатор	Україна	ЄС	Ключова різниця
Індекс ефективності логістики (LPI)	2.8/5.0	3.8-4.2/5.0	Значний розрив ефективності логістики
Рівень залізничної контейнеризації	2-3 %	21 %	Україна залежить від насипних вантажів; ЄС використовує інтермодальні перевезення
Частка торгівлі з ЄС	53.6 % від загального обсягу торгівлі	Приблизно 60 %	Висока залежність від ринку ЄС
Оцінка якості інфраструктури	Низький (пошкодження війною)	Високий (сучасна/зелена)	Потреба України у сотнях мільярдів доларів США на реконструкцію
Цифровізація	зростає	Високий (повністю електронна логістика)	Україна є лідером у спеціалізованих інструментах (eQueue)

Сильними сторонами є розгалужена мережа автомагістралей, досвідчені міжнародні перевізники, конкурентні витрати на послуги та стратегічне розташування як транзитного вузла між ЄС та Азією. Слабкими сторонами є пошкоджена війною інфраструктура, невідповідність ширини залізничних колій (1520 мм проти 1435 мм), низький рівень інтермодальних перевезень та хронічна нестача кваліфікованих водіїв. Можливості для України полягають у інтеграції до TEN-T (Транс'європейської транспортної мережі), ініціативи «Смути солідарності» (EU-Ukraine Solidarity Lanes) [19], а також у понад €1,55 млрд запланованого фінансування через Connecting Europe Facility (CEF) для покращення транспортних сполучень [20]. При цьому зберігаються суттєві загрози для національної транспортної системи, серед яких продовження військових нападів на логістичні вузли, вузькі місця на кордоні, високі страхові внески через воєнні ризики та жорстка конкуренція з боку польського та балтійського флотів.

Для підвищення конкурентоспроможності транспортної системи України доцільно зосередити увагу на чотирьох ключових стратегічних напрямках: модернізації інфраструктури та інтеграції залізничної колії, розвитку інтермодальних терміналів, поглибленні цифровізації та забезпеченні прозорості процесів, а також удосконаленні регуляторного середовища. У межах модернізації інфраструктури та інтеграції колії пріоритетного значення набуває розширення так званої «євроколії», тобто будівництво залізничних ліній стандарту 1435 мм від західного кордону до ключових внутрішніх транспортних вузлів, зокрема Львова, Києва та Одеси. Реалізація цього напрямку дозволить усунути потребу в трудомісткій та затратній процедурі заміни візків, скоротити час проходження кордону та зменшити логістичні витрати перевізників. Крім того, інтеграція української залізничної інфраструктури зі стандартами ЄС сприятиме зростанню обсягів транзитних перевезень, підвищенню привабливості України для міжнародних логістичних операторів та прискоренню її включення до Трансєвропейської транспортної мережі (TEN-T), що є важливою умовою поглиблення економічної інтеграції

з Європейським Союзом. У інтермодальних терміналах потрібне стимулювання будівництва сухих портів та контейнерних терміналів, адже збільшення рівня контейнеризації з 2 % до 15 % є важливим для високоцінних товарів. Цифровізація та прозорість спонукає до створення єдиного центру транспортних даних, адже відповідно до урядової ініціативи 2025 року, Україна повинна повністю впровадити центр транспортних даних, щоб зменшити корупційні ризики та забезпечити планування маршрутів на основі даних, також перехід на повністю електронні накладні (e-CMR) скоротить час очікування на кордоні приблизно на 25 % та узгодить його зі стандартами цифрової логістики ЄС. У регуляторній реформі (узгодження з ЄС) відбуватиметься лібералізація ринку залізничних перевезень, тобто прийняття «Закону про залізничний транспорт» для дозволу на приватну тягу. Подолання державної монополії є найважливішим кроком для залучення приватних інвестицій у локомотиви та вагони.

**Висновки.** Проведене порівняльне дослідження транспортного бізнес-середовища України та країн Європейського Союзу дозволяє чітко окреслити як стратегічні переваги, так і системні обмеження національної транспортної системи. Українська транспортна галузь демонструє високу адаптивність до кризових умов, що проявляється у здатності швидко переорієнтувати логістичні маршрути, збільшувати роль автомобільних перевезень та забезпечувати функціонування зовнішньоекономічних зв'язків навіть за умов значних руйнувань інфраструктури. Водночас, глибокі структурні диспропорції – домінування залізничних перевезень, низький рівень контейнеризації, обмежена інтеграція мультимодальних ланцюгів, невисокий рівень цифровізації та законодавчі бар'єри – істотно обмежують конкурентоспроможність України на міжнародному транспортному ринку. Порівняння з країнами ЄС засвідчує, що ефективність логістики та стабільність транспортного бізнес-середовища визначаються не лише технічною оснащеністю інфраструктури, а й із високим рівнем цифровізації процесів, гармонізованим регуляторним середовищем та широким впровадженням мультимодальних рішень. Статистичний аналіз показав, що Україна відстає від середнього рівня ЄС за індексом логістичної ефективності LPI на 1,0–1,5 бала, а залізничні перевезення формують більшість вантажопотоків. Для підвищення конкурентоспроможності транспортної галузі необхідно:

1. Модернізувати інфраструктуру та мультимодальні вузли;
2. Впроваджувати цифрові системи управління логістикою;
3. Гармонізувати регуляторне середовище відповідно до європейських стандартів.

Аналіз торгових потоків, інфраструктурних показників та логістичних індексів свідчить про нагальну потребу України у комплексній модернізації транспортної системи. У пріоритеті залишається розвиток інтермодальних терміналів та «євроколії», що забезпечить інтеграцію української залізниці зі стандартами ЄС і зменшить витрати часу та ресурсів на транзитні перевезення. Розширення контейнеризації та розвиток сухопортів сприятимуть більш ефективній обробці високоартісних вантажів і підвищенню гнучкості логістичних маршрутів. Водночас цифровізація та впровадження єдиного центру транспортних даних, електронних накладних і прозорих процедур контролю створюють основу для зниження

корупційних ризиків, оптимізації маршрутного планування та узгодження процесів із європейськими стандартами.

Не менш важливою є гармонізація регуляторного середовища та лібералізація залізничного ринку, що відкриває можливості для залучення приватних інвестицій і стимулює конкуренцію серед перевізників. Поглиблення інтеграції до TEN-T, реалізація ініціативи «Смути солідарності» та використання фінансування ЄС у рамках CEF створюють потенціал для зміцнення позицій України як транзитного вузла між Європою та Азією.

Таким чином, підвищення конкурентоспроможності транспортного бізнес-середовища України вимагає одночасного вирішення технологічних, інфраструктурних, цифрових та регуляторних завдань. Втілення цих стратегічних напрямів сприятиме подоланню структурних дисбалансів, зменшенню логістичних витрат, підвищенню ефективності міжнародної торгівлі та прискоренню інтеграції України у європейський транспортний простір, що, у свою чергу, створює основу для сталого економічного розвитку та зміцнення національної конкурентоспроможності в умовах післявоєнного відновлення.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Ложачевська О.М. Інноваційний розвиток транспортного комплексу : монографія / за загальною редакцією проф. О.М. Ложачевської. Київ : Міленіум, 2021. 210 с. ISBN 978-966-8063-77-4
2. Никифорок О., Ільченко С. Правові засади екологічної трансформації транспортного сектору України в контексті євроінтеграції. *Economics and Law*. 2025. № 77 (2), С. 85–100. DOI: <https://doi.org/10.15407/econlaw.2025.02.085>
3. Cezar TECLEAN. The impact of the quality of transport networks on economic competitiveness in the European Union, CES Working Papers, Centre for European Studies, Alexandru Ioan Cuza University, 2022. vol. 14 (2), pages 114–132. URL: <https://ideas.repec.org/a/jes/wpaper/y2022v14i2p114-132.html>
4. Logistics and multimodal transport. European Commission. URL: [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/logistics-and-multimodal-transport\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/logistics-and-multimodal-transport_en) (дата звернення: 11.01.2026).
5. Road Freight Transport in 2024. Eurostat. URL: [https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20250709-1?utm\\_source](https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20250709-1?utm_source) (дата звернення: 11.01.2026).
6. Logistics Performance Index (LPI). THE WORLD BANK. URL: <https://lpi.worldbank.org/> (дата звернення: 11.01.2026).
7. World Economic Forum. Green Logistics Innovation for Emerging Markets: Driving Competitiveness and Shared Value. URL: [https://reports.weforum.org/docs/WEF\\_Green\\_Logistics\\_Innovation\\_for\\_Emerging\\_Markets\\_Driving\\_Competitiveness\\_and\\_Shared\\_Value\\_2025.pdf?utm\\_source](https://reports.weforum.org/docs/WEF_Green_Logistics_Innovation_for_Emerging_Markets_Driving_Competitiveness_and_Shared_Value_2025.pdf?utm_source) (дата звернення: 11.01.2026).
8. Updated Ukraine Recovery and Reconstruction Needs Assessment Released : пресреліз Світового банку від 15.02.2024 р. (RDNA3)

- World Bank. URL: <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2024/02/15/updated-ukraine-recovery-and-reconstruction-needs-assessment-released> (дата звернення: 21.01.2026).
9. Updated Ukraine Recovery and Reconstruction Needs Assessment Released : пресреліз Світового банку від 25.02.2025 р. (RDNA4) World Bank. URL: <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2025/02/25/updated-ukraine-recovery-and-reconstruction-needs-assessment-released> (дата звернення: 21.01.2026).
  10. Пріоритети відновлення України на 2025 рік: основні показники та тези звіту RDNA4 : Міністерство розвитку громад та територій України. URL: <https://mindev.gov.ua/news/priorytety-vidnovlennia-ukrainy-na-2025-osnovni-pokaznyky-ta-tezy-zvitu-rdna4> (дата звернення: 21.01.2026).
  11. Statistics Explained. Eurostat. URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Category:Transport> (дата звернення: 22.01.2026).
  12. Most goods transported by sea within the EU in 2023. Eurostat. URL: [https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20250416-1?utm\\_source](https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20250416-1?utm_source) (дата звернення: 22.01.2026).
  13. Maritime transport dominates international trade. Eurostat. URL: [https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/edn-20250925-1?utm\\_source](https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/edn-20250925-1?utm_source) (дата звернення: 22.01.2026).
  14. Solidarity Lanes: Latest figures – August 2024. European Commission. URL: [https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/solidarity-lanes-latest-figures-august-2024-2024-09-20\\_en?utm\\_source](https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/solidarity-lanes-latest-figures-august-2024-2024-09-20_en?utm_source) (дата звернення: 22.01.2026).
  15. EU trade with Ukraine – latest developments. Eurostat. URL: [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=EU\\_trade\\_with\\_Ukraine\\_-\\_latest\\_developments](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=EU_trade_with_Ukraine_-_latest_developments) (дата звернення: 23.01.2026).
  16. Звіти про виконання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС. Урядовий портал. URL: <https://www.kmu.gov.ua/diyalnist/yevropejska-integraciya/vikonannya-ugodi-pro-asociaciyu/zviti-pro-vikonannya-ugodi-pro-asociaciyu> (дата звернення: 23.01.2026).
  17. Bulletin of Ukraine – EU trade relations, 2024. Ministry of Economy. URL: <https://me.gov.ua/Documents/Detail/a6ad9cff-feae-429c-93d6-68dc618435f9?lang=en-GB> (дата звернення: 23.01.2026).
  18. Ukraine Report 2025. Enlargement Package. European Commission. URL: [https://enlargement.ec.europa.eu/ukraine-report-2025\\_sl](https://enlargement.ec.europa.eu/ukraine-report-2025_sl) (дата звернення: 23.01.2026).
  19. EU-Ukraine Solidarity Lanes. European Commission. URL: [https://commission.europa.eu/topics/eu-solidarity-ukraine/eu-assistance-ukraine/eu-ukraine-solidarity-lanes\\_en](https://commission.europa.eu/topics/eu-solidarity-ukraine/eu-assistance-ukraine/eu-ukraine-solidarity-lanes_en) (дата звернення: 24.01.2026).
  20. EU funding for better transport connections. European Commission. URL: [https://transport.ec.europa.eu/ukraine/eu-ukraine-solidarity-lanes/eu-funding-better-transport-connections\\_en?utm\\_source](https://transport.ec.europa.eu/ukraine/eu-ukraine-solidarity-lanes/eu-funding-better-transport-connections_en?utm_source) (дата звернення: 24.01.2026).

## REFERENCES

1. Lozhachevska, O.M. (Ed.). (2021). Innovative development of the transport complex [Innovatsiyni rozvytok transportnoho kompleksu]. Kyiv: Millennium. ISBN 978-966-8063-77-4.
2. Nykyforuk, O., Ilchenko, S. (2025). Legal foundations of the environmental transformation of Ukraine's transport sector in the context of European integration [Pravovi zasady ekolohichnoyi transformatsiyi transportnoho sektoru Ukrayiny v konteksti yevrointehratsiyi]. *Economics and Law*, 2 (77), 85–100. <https://doi.org/10.15407/econlaw.2025.02.085> [in Ukrainian].
3. Cezar TECLEAN, 2022. The impact of the quality of transport networks on economic competitiveness in the European Union, CES Working Papers, Centre for European Studies, Alexandru Ioan Cuza University, vol. 14 (2), pages 114-132, November.
4. Logistics and multimodal transport. European Commission [Official website of the European Commission]. [transport.ec.europa.eu](https://transport.ec.europa.eu). Retrieved January 11, 2026 from [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/logistics-and-multimodal-transport\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/logistics-and-multimodal-transport_en)
5. Road Freight Transport in 2024. Eurostat [Official website of Eurostat]. [ec.europa.eu](https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20250709-1). Retrieved January 11, 2026 from <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20250709-1>
6. Logistics Performance Index (LPI). World Bank [Official website of the World Bank]. [lpi.worldbank.org](https://lpi.worldbank.org/). Retrieved January 11, 2026 from <https://lpi.worldbank.org/>
7. Green Logistics Innovation for Emerging Markets: Driving Competitiveness and Shared Value. World Economic Forum [Official website of the World Economic Forum]. [weforum.org](https://weforum.org). Retrieved January 11, 2026 from [https://reports.weforum.org/docs/WEF\\_Green\\_Logistics\\_Innovation\\_for\\_Emerging\\_Markets\\_Driving\\_Competitiveness\\_and\\_Shared\\_Value\\_2025.pdf](https://reports.weforum.org/docs/WEF_Green_Logistics_Innovation_for_Emerging_Markets_Driving_Competitiveness_and_Shared_Value_2025.pdf)
8. Updated Ukraine Recovery and Reconstruction Needs Assessment Released (RDNA3). World Bank [Press release]. [worldbank.org](https://www.worldbank.org). Retrieved January 21, 2026 from <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2024/02/15/updated-ukraine-recovery-and-reconstruction-needs-assessment-released>
9. Updated Ukraine Recovery and Reconstruction Needs Assessment Released (RDNA4). World Bank [Press release]. [worldbank.org](https://www.worldbank.org). Retrieved January 21, 2026 from <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2025/02/25/updated-ukraine-recovery-and-reconstruction-needs-assessment-released>
10. Priorities for Ukraine's Recovery in 2025: Key indicators and main findings of the RDNA4 report. Ministry for Communities and Territories Development of Ukraine [Official website]. [mindev.gov.ua](https://mindev.gov.ua). Retrieved January 21, 2026 from <https://mindev.gov.ua/news/prioritytety-vidnovlennia-ukrainy-na-2025-osnovni-pokaznyky-ta-tezy-zvitu-rdna4> [in Ukrainian].

11. Statistics Explained: Transport. Eurostat [Official website of Eurostat]. ec.europa.eu. Retrieved January 22, 2026 from <https://ec.europa.eu/eurostat/statisticsexplained/index.php?title=Category:Transport>
12. Most goods transported by sea within the EU in 2023. Eurostat [Official website of Eurostat]. ec.europa.eu. Retrieved January 22, 2026 from <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20250416-1>
13. Maritime transport dominates international trade. Eurostat [Official website of Eurostat]. ec.europa.eu. Retrieved January 22, 2026 from <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/edn-20250925-1>
14. Solidarity Lanes: Latest figures – August 2024. European Commission [Official website of the European Commission]. transport.ec.europa.eu. Retrieved January 22, 2026 from [https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/solidarity-lanes-latest-figures-august-2024-2024-09-20\\_en](https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/solidarity-lanes-latest-figures-august-2024-2024-09-20_en)
15. EU trade with Ukraine – latest developments. Eurostat [Official website of Eurostat]. ec.europa.eu. Retrieved January 23, 2026 from [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=EU\\_trade\\_with\\_Ukraine\\_-\\_latest\\_developments](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=EU_trade_with_Ukraine_-_latest_developments)
16. Reports on the implementation of the EU–Ukraine Association Agreement. Government Portal of Ukraine [Official website]. kmu.gov.ua. Retrieved January 23, 2026 from <https://www.kmu.gov.ua/diyalnist/yevropejska-integraciya/vikonannya-ugodi-pro-asociaciyu/zviti-pro-vikonannya-ugodi-pro-asociaciyu> [in Ukrainian]
17. Bulletin of Ukraine – EU trade relations, 2024. Ministry of Economy of Ukraine [Official website]. me.gov.ua. Retrieved January 23, 2026 from <https://me.gov.ua/Documents/Detail/a6ad9cff-feae-429c-93d6-68dc618435f9?lang=en-GB>
18. Ukraine Report 2025. Enlargement Package. European Commission [Official website of the European Commission]. enlargement.ec.europa.eu. Retrieved January 23, 2026 from [https://enlargement.ec.europa.eu/ukraine-report-2025\\_sl](https://enlargement.ec.europa.eu/ukraine-report-2025_sl)
19. EU–Ukraine Solidarity Lanes. European Commission [Official website of the European Commission]. commission.europa.eu. Retrieved January 24, 2026 from [https://commission.europa.eu/topics/eu-solidarity-ukraine/eu-assistance-ukraine/eu-ukraine-solidarity-lanes\\_en](https://commission.europa.eu/topics/eu-solidarity-ukraine/eu-assistance-ukraine/eu-ukraine-solidarity-lanes_en)
20. EU funding for better transport connections. European Commission [Official website of the European Commission]. transport.ec.europa.eu. Retrieved January 24, 2026 from [https://transport.ec.europa.eu/ukraine/eu-ukraine-solidarity-lanes/eu-funding-better-transport-connections\\_en](https://transport.ec.europa.eu/ukraine/eu-ukraine-solidarity-lanes/eu-funding-better-transport-connections_en)

Дата першого надходження статті до видання: 27.01.2026

Дата прийняття статті до друку після рецензування: 10.03.2026

Дата публікації (оприлюднення) статті: 30.04.2026