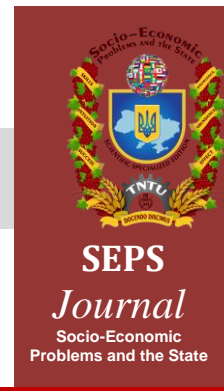




ISSN 2223-3822

Dmytriv, D., Dmytriv, O. & Repak, O. (2023) Analysis of the international road freight transport market in Ukraine under martial law. Socio-Economic Problems and the State (electronic journal), Vol. 29, no. 2, pp. 48-60. URL: <http://sepd.tntu.edu.ua/images/stories/pdf/2023/23ddvuvvs.pdf>



## АНАЛІЗ РИНКУ МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖНИХ АВТОПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

**Дмитро ДМИТРІВ**

**Олена ДМИТРІВ**

**Олександр РЕПАК**

Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя

вул. Руська, 56, м. Тернопіль, 46001, Україна

e-mail: [dmytrivd75@gmail.com](mailto:dmytrivd75@gmail.com)

e-mail: [rogatynska\\_o@ukr.net](mailto:rogatynska_o@ukr.net)

e-mail: [oleksandr.repak@gmail.com](mailto:oleksandr.repak@gmail.com)

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-3164-5832>

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-0914-1267>

ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0009-2433-4236>



### Article history:

Received: October, 2023

1st Revision: October, 2023

Accepted: November, 2023

### JEL classification:

F15

R4

### UDC:

338.47:656.13

### DOI:

<https://doi.org/10.33108/sepd.2023.02.048>

**Анотація:** У статті проведено аналіз сучасного стану українського ринку міжнародних вантажних автомобільних перевезень в умовах воєнного стану та охарактеризовано оперативні, тактичні та стратегічні проблеми, з якими стикаються автотранспортні підприємства (АТП), задіяні в цьому сегменті перевезень. Незважаючи на триваючу війну з російською федерацією та негативні впливи від неї на економіку України, фінансово-економічні показники функціонування вітчизняної автотранспортної галузі демонструють позитивну динаміку, особливо в сегменті міжнародних автомобільних перевезень. Проведений аналіз обсягів перевезення вантажів за останні шістьнадцять років показав, що частка перевезених вантажів автомобільним транспортом в загальному вантажообігу систематично зростає. Це обумовлено низкою глобальних та локальних тенденцій ринку міжнародних перевезень вантажів в Європі, зокрема збільшенням обсягів споживання продукції населенням, зростанням попиту на автотранспортні послуги, зручністю доставки вантажів «від дверей до дверей», розвитком мультимодальних перевезень тощо, а в Україні це й переорієнтацією перевезень великих обсягів сільськогосподарської продукції з морського на наземний транспорт. З метою аналізу сучасного стану та прогнозування подальшого розвитку українського ринку міжнародних вантажних автомобільних перевезень, в статті побудована SWOT-матриця, яка дозволила виділити, актуальні для вітчизняних перевізників категорії для проведення стратегічного планування. Виходячи з результатів проведеного аналізу, було зроблено висновок, що сучасні геополітичні реалії вимагають розробки та впровадження нових наукових підходів, які зможуть забезпечити конкурентоспроможність вітчизняних міжнародних автоперевізників в умовах процесів євроінтеграції та підвищений ступінь захисту об'єктів автотранспортної і складської інфраструктури.

**Ключові слова:** ринок міжнародних вантажних автомобільних перевезень, воєнний стан, євроінтеграційні процеси, стратегія розвитку, SWOT-матриця.



Дмитрів Д., Дмитрів О., Репак О. Аналіз ринку міжнародних вантажних автоперевезень в Україні в умовах воєнного стану. Соціально-економічні проблеми і держава. 2023. Вип. 2 (29). С. 48-60. URL: <http://sepd.tntu.edu.ua/images/stories/pdf/2023/23ddvuvvs.pdf>



This open access article is distributed under a Creative Commons Attribution (CC-BY) 4.0 license.

## 1. Постановка проблеми.

Міжнародні вантажні автомобільні перевезення мають велике значення у ефективному здійсненні експортно-імпортних операцій, а в умовах триваючої війни відіграють вирішальну роль у постачанні озброєння від іноземних партнерів збройним силам України та гуманітарної допомоги цивільному населенню. Крім цього, ця галузь забезпечує значні валютні надходження до державного бюджету і сприяє частковому відновленню експорту сільськогосподарської продукції, який зменшився у зв'язку з блокуванням морських портів. Тому, необхідно детально оцінити сучасний стан українського ринку міжнародних автоперевезень та чітко виокремити найбільш значущі фактори впливу на його подальший розвиток.

## 2. Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Вивченню ринку міжнародних вантажних автомобільних перевезень та пошуку дійових заходів підвищення ефективності його функціонування, присвячені праці ряду вітчизняних вчених. Дослідження ринку міжнародних транспортних перевезень та його розвиток в контексті Євроінтеграційних процесів висвітлені в працях Антощишиної Н., Македона В., Дзяд О., Прокудіна Г., Фаловича В. [1, 10, 11, 15, 18, 19]. Складає інтерес авторське бачення вибору оптимальної стратегії забезпечення розвитку АТП, задіяних у перевезеннях в міжнародному сполученні, що обґрунтовується результативністю діяльності в конкурентному середовищі та знаходяться під впливом різноманітних факторів, запропоноване Якайтісом І. [20]. Сучасні проблеми сегменту автомобільних міжнародних перевезень, як складової транспортної галузі розкриті у статтях Адамик В., Болдовської К., Болквадзе Н., Посонського С. [2, 4, 5, 14]. У своїх публікаціях, автори роблять акцент на необхідності оновлення автопарку вітчизняних АТП та широкого запровадження інформаційних технологій. Заслуговує на увагу аналіз Дороша А. [8], який детально дослідив потенційні ризики у здійсненні міжнародних вантажних автомобільних перевезень. У наукових публікаціях Волинець Л., Дмитріва Д., Максименко А., Пусотвіт Ю, Сніжко Л. [6, 7, 12, 16, 17], проаналізовано перспективи розвитку ринку міжнародних автомобільних перевезень вантажів з врахуванням лібералізації та підвищенні конкурентних переваг вітчизняних АТП. Аналізу перспектив вітчизняного ринку міжнародних автоперевезень, з огляду на інтеграцію в транспортну систему ЄС присвятила роботу Дуна Н. [9], яка відзначає необхідність уніфікації українських законів щодо впорядкування міжнародних автомобільних перевезень до вимог європейського законодавства, а також необхідності забезпечення європейських стандартів щодо якості та екологічної безпеки автотранспортних послуг.

Проте, у згаданих наукових працях, автори досліджували проблематику в умовах мирного часу, тобто без врахування негативного впливу викликаного запровадженням воєнного стану та щоденними обстрілами території України. У кількох публікаціях [4, 9] автори згадують фактор впливу війни на галузь міжнародних перевезень, однак, воєнні дії тривають і постійно призводять до нових викликів з якими стикаються вітчизняні автотранспортники.

## 3. Постановка завдання.

Метою статті є проведення аналізу українського ринку міжнародних вантажних автомобільних перевезень в умовах воєнного стану. Для досягнення поставленої мети необхідно вирішити такі завдання: окреслити проблеми з якими стикнувся ринок міжнародних перевезень в умовах війни; виокремити ключові чинники, які негативно та позитивно впливають на ефективність перевезень, дослідити подальші перспективи розвитку даного сегменту ринку та скласти перелік рекомендацій щодо першочерговий дій на загальнодержавному рівні.

#### 4. Виклад основного матеріалу дослідження.

Галузь міжнародних вантажних автомобільних є індикатором експортно-імпортного потенціалу зовнішньоекономічної діяльності. Це найбільш динамічна галузь, яка надає можливість пов'язувати контрагентів з різних країн, поживляти торговельне співробітництво, створювати нові робочі місця, оптимізувати розподіл матеріальних потоків тощо.

Після віроломного нападу росії на суверенну Україну, практично всі галузі, які формують українську економіку, зупинили свою роботу і автотранспортна галузь не стала винятком. Автотранспортні підприємства (АТП) тимчасово призупинили свою діяльність і зосередили основну увагу, виключно, на вирішенні оперативних завдань за окремими одиницями транспорту.

Комплексний аналіз ситуації, у якій опинились українські автоперевізники в умовах воєнного стану, доцільно провести розділивши проблеми на три блоки: оперативні (перші тижні війни), тактичні (пов'язані з ліквідацією постійно виникаючих наслідків військових дій) та стратегічні (пов'язані з погіршенням ефективності функціонування автотранспортної галузі України).

Оперативні проблеми українських автоперевізників перших тижнів війни, обумовлювались місцезнаходженням кожного окремо взятого водія. Виникала гостра необхідність, здійснення координації дій водіїв вантажівок, які опинилися або під обстрілами, або заблокованими на дорозі, якою проходили колони військової техніки окупанта, або на територіях, що знаходяться під загрозою окупації, або опинилися заручниками в росії, а також багатьох інших виняткових ситуацій. І кожна така ситуація вимагала від менеджерів АТП, прийняття зважених рішень щодо забезпечення безпеки життя та здоров'я водія та збереження вантажу. Сучасна історія автомобільних перевезень вантажів не має дієвих рекомендацій щодо дій логіста або водія в раптово створених небезпечних ситуаціях на територіях проходження військових дій. Припинення транспортного сполучення з районами активних боїв, як головна рекомендація є наслідком, а що робити під час обстрілу, коли водій перебуває у шоківому стані та його дії не піддаються логічному поясненню, методичних рекомендацій не існує. Різні обставини, вимагають індивідуального підходу та відповідного рівня критичного мислення, насамперед управлінського персоналу, який має оперативно надавати водієві обґрунтовані вказівки. Керівники АТП, в умовах підвищеної загрози життю водія, приймали рішення, які в першу чергу гарантували його безпеку, а вже у другу – збереження вантажівок та вантажу. Завдяки своєчасності наданих управлінських вказівок, вдалося зберегти життя сотень водіїв, які опинилися в небезпечних ситуаціях.

Тактичні проблеми українських перевізників виникають щодня, до них можна віднести:

- окупацію українських територій російськими військами;
- руйнування автотранспортної інфраструктури внаслідок обстрілів;
- викрадення вантажівок і майна АТП на окупованих територіях;
- періодичне блокування прикордонних пунктів пропуску польськими фермерами і перевізниками;
- поступове зменшення обсягів імпорту у зв'язку з виїздом мільйонів українців;
- необхідність комплектування української армії військовослужбовцями.

Щоденні обстріли української території російськими військами призводять до масштабних руйнувань автотранспортної, складської і енергетичної інфраструктури, знищення рухомого складу українських автоперевізників і, як наслідок – руйнування логістичних ланцюгів. На окупованих територіях процвітають крадіжки вантажівок, офісного і сервісного обладнання транспортних компаній та приватних підприємств.

Через масові обстріли російського агресора, зруйновані і продовжують руйнуватися тисячі кілометрів автомобільних доріг місцевого та міжнародного сполучення, а також автомобільні мости, що мають стратегічно важливе значення. Зокрема, серйозні пошкодження зазнали мости через річки та магістральні дороги, що пов'язують Центр, Захід та Схід України (найбільші руйнування зазнали траси Львів – Київ та Київ – Харків). Така ситуація викликає необхідність щоденного коригування маршрутів проходження вантажівок і призводить до подорожчання перевезень. На початку квітня 2022 року, внаслідок ракетного обстрілу російськими окупантами, зруйновано найбільший у країні нафтопереробний завод у місті Кременчук, а за 140 днів війни, було підірвано понад 20 нафтобаз по всій території України, що призвело до паливної кризи на українському ринку нафтопродуктів. Автопідприємства, які не мали власних запасів палива, змушені були зупинити свою роботу. Однак, завдяки нашим західним партнерам, забезпечення України паливом було відновлено в відносно короткі терміни.

Запровадження воєнного стану в Україні призвело до того, що тисячі добровольців вирушили до військових підрозділів, і в їх числі велика кількість працівників АТП. У зв'язку з цим, транспортні компанії стали відчувати дефіцит у кадрах, а саме у менеджерах середньої ланки, у логістах та у водіях. На сьогодні, у центральній та західній Україні ця проблема зникла у зв'язку з тим, що вакантні місця зайняли водії, які евакуювались з районів активних бойових дій на сході та півдні України.

У перші два місяці війни повністю припинився імпорт товарів в Україну. Іноземні постачальники та перевізники відмовилися від рейсів на територію України, а українські вантажівки, що знаходяться на території Євросоюзу, не могли знайти попутних вантажів у зворотному напрямку. Виходом з ліквідації холостого пробігу для українських перевізників, частково ставали гуманітарні та військові вантажі, які формували у країнах Євросоюзу, а також вантажі, які авіаційним та морським шляхом доставлялися до європейських портів із США, Канади та Австралії. Транспортування таких вантажів дозволило українським перевізникам відшкодувати вартість пального для повернення в Україну. Частково розморожування імпорту відбулася в середині квітня 2022 року, коли відомий бренд з виробництва прохолодних напоїв замовив понад сотню вантажівок для доставки своєї продукції на територію України. Це замовлення миттєво призвело до встановлення високих ставок на перевезення вантажів в Україну і було першим масштабним імпортом з початку війни. Згодом, інші відомі торгівельні марки наслідували цей приклад і відновили постачання своєї продукції в Україну, стимулюючи розвиток міжнародних автомобільних перевезень вантажів за високими ставками, які зросли більш ніж у два рази.

Стратегічні проблеми зумовлені непередбачуваністю складської та транспортної інфраструктури України до різкого збільшення навантажень на логістичні хаби, шляхопроводи та прикордонні пункти пропуску, а також загостренням конкурентної боротьби з польськими перевізниками.

Коли російські війська розбомбили великі логістичні хаби в центрі України, оголилася проблема, пов'язана з тим, що найбільший логістичний хаб в Україні – 70–80% усіх професійних складських площ, був розташований в одному місці – у Київській області. Тут було зосереджено від 1,8 до 2,2 мільйонів квадратних метрів професійних складів, які орендували тисячі торгівельних компаній. Зосередження великих складських площ в одному районі показало вразливість такого рішення в контексті забезпечення стабільності ланцюгів постачання. Через постійні загрози обстрілів, орендарі складських приміщень на території Київської області, стали масово перевозити запаси своїх товарів, що вціліли після бомбардувань, на склади західної України. Відбувся колосальний відтік товарів у західні області, де такого обсягу складських площ не існувало, а ті, які фірмам вдалося орендувати, поступалися Київським складам

площею, організацією простору та рівнем обслуговування.

Альтернативне морському, транспортне сполучення з Європейським союзом наземним транспортом, так само як і у випадку з логістичними хабами, виявилось не спроможним до різкого зростання навантаження на транспортну інфраструктуру. У мирний час, щомісячний обсяг вантажів, що доставлявся морським шляхом, становив 6 – 7 мільйонів тон. Після блокування російськими агресорами українських морських портів, цей вантажообіг прийняли на себе річковий, залізничний та автомобільний види транспорту, які максимально змогли перекрити лише 1,5 мільйона тон вантажів на місяць. Дефіцит вантажообігу, що утворився, пов'язаний з нерозвиненістю річкового сполучення, невідповідністю ширини колії залізниць України та Європи, низькою пропускною спроможністю автомобільних прикордонних пунктів пропуску.

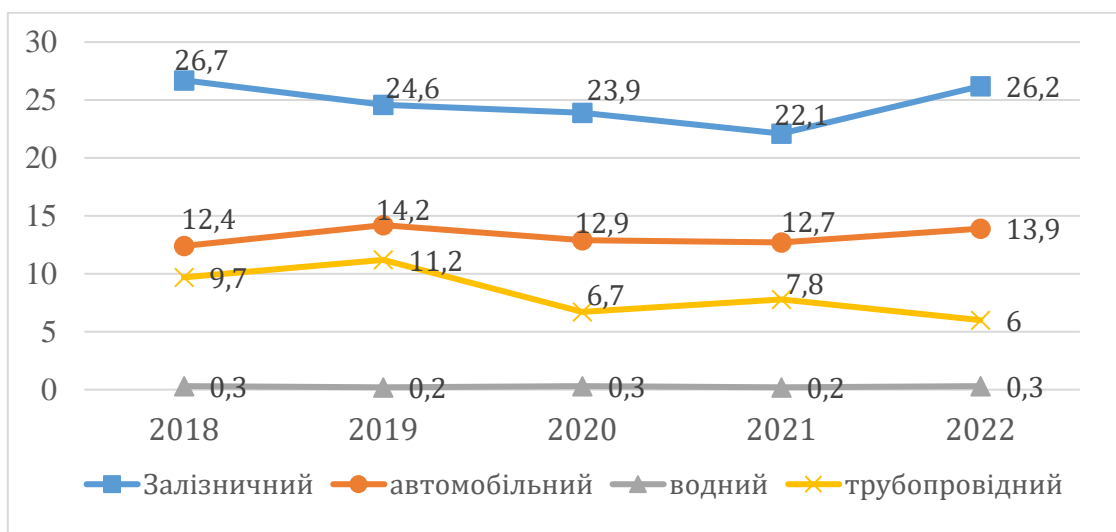
Особливо виразно, низька пропускна спроможність, проявилася на прикордонних автомобільних пунктах пропуску, у яких виникнення великих черг вантажівок, особливо у перші місяці війни, було зумовлено ситуативними перевантаженнями. Ці перевантаження пропускних пунктів були викликані масовим виїздом українців на особистому транспорті, проходженням колон бензовозів під час нафтової кризи, ввезенням легкових автомобілів, для яких український уряд тимчасово встановив нульове розмитнення та вивозом сільськогосподарської продукції з морських портів. На пунктах пропуску, на яких у мирний час водій вантажівки міг простояти максимум до півтори доби, в умовах воєнного часу він витрачав до 7, а іноді до 10 діб. На сьогоднішній день великі черги вантажівок на прикордонних пунктах пропуску утворюються у зв'язку із вивезенням великих партій агропродукції, зокрема зерна, яке неможливо переправити морським шляхом та блокування пунктів пропуску перевізниками.

Одним із дієвих заходів щодо підтримки українських автоперевізників має стати угода про лібералізацію перевезень - «транспортний безвіз». Ця, історично важлива для українських перевізників, угода про лібералізацію перевезень з України була підписана 29 червня 2022 року делегатами України та ЄС. Визначаючи недоступність традиційних транспортних шляхів та терміною потребою забезпечення ланцюжків постачання та продовольчої безпеки за допомогою альтернативних шляхів доставки, зокрема для перевезення зерна, палива, продуктів харчування та інших вантажів з України до Євросоюзу, угода, переговори з якої розпочалися ще у 2020 році, була підписана за прискороною процедурою.

Слід відзначити часткове нівелювання зусиль Єврокомісії, щодо спрощення міжнародних перевезень українськими транспортниками, систематичним блокуванням прикордонних пунктів пропуску польськими перевізниками і фермерами. Головною причиною таких дій польських перевізників, є посилення конкурентних позицій українських колег у стратегічній перспективі. На сьогоднішній день, польські перевізники є лідерами у міжнародних перевезеннях вантажів в Європейському союзі і в українських перевізниках вони вбачають потенційного конкурента. Хоча автопарки Польщі і України - більше 300 тисяч і 52 тисячі вантажівок відповідно, не співставні, однак польські транспортні компанії відчувають загрозу з боку українських транспортників. Зауважимо, що в польських автотранспортних компаніях працює більше 160 тисяч водіїв – громадян іноземних держав, 120 тисяч з яких це українці [3]. Ця ситуація потребує вирішення у стратегічній перспективі, оскільки через пункти пропуску на Україно-Польському кордоні проходить 60% експорту в європейському напрямку, і їх блокування приводить до великих фінансових втрат українських перевізників, а відповідно і до падіння українського ринку міжнародних автомобільних перевезень.

Попри триваючу війну з російською федерацією, обсяг перевезень вантажів всіма видами транспорту, за виключенням трубопровідного, демонструє позитивну динаміку (рис. 1). Це відбувається у зв'язку з загальносвітовими тенденціями збільшення обсягів

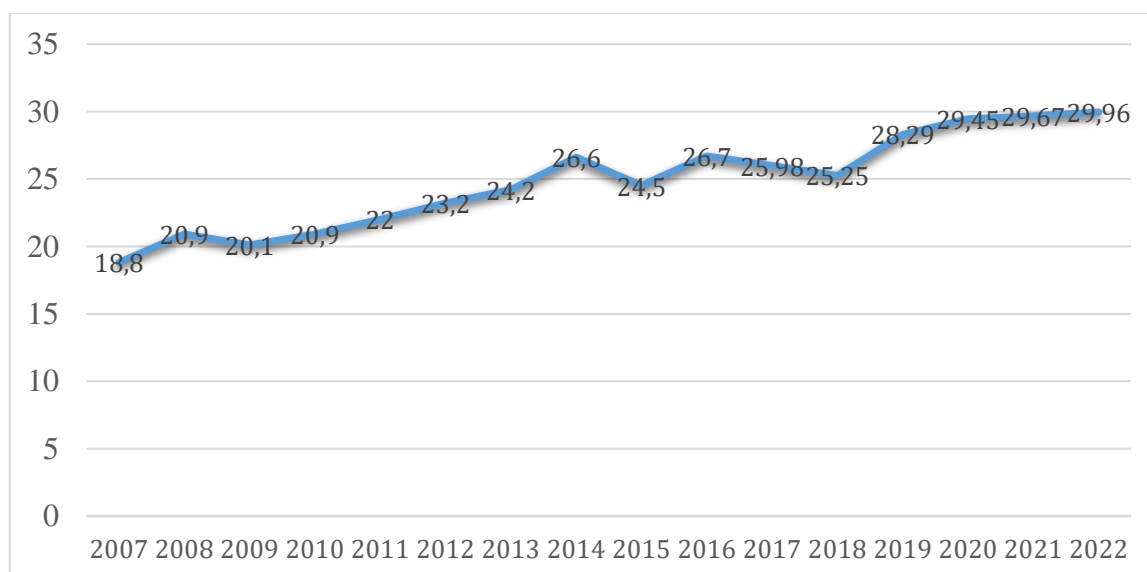
споживання продукції населенням та удосконаленням транспортних процесів завдяки запровадженню цифрових технологій.



**Рис. 1. Обсяги перевезених вантажів за видами транспорту за 2022 рік, млн. т.**

*Джерело: побудовано за даними [13]*

Частка автомобільних перевезень вантажів у загальному обсягу вантажообігу протягом останніх шістнадцяти років в Україні постійно зростає (рис. 2). У 2022 році частка перевезених автомобільним транспортом вантажів по відношенню до загального обсягу перевезень всіма видами транспорту зросла на 59,4% порівняно з аналогічним показником 2007 року. Станом на другий квартал 2023 року тенденції зростання зберігаються, а в окремі місяці зафіксовано стрибкоподібний ріст. Це пов'язано з блокуванням морського сполучення, окупаційними військами, що змушує перенаправляти на наземний транспорт, і у першу чергу на автомобільний, великі потоки вантажів, які раніше доставлялись морським шляхом. Надання переваги автомобільному транспорту полягає ще й у тому, що ширина українських залізничних колій не відповідає європейській.



**Рис. 2. Частка вантажів перевезених автомобільним транспортом в загальному обсязі вантажообігу, %**

*Джерело: побудовано за даними [13]*

Частково, зростання українського ринку автомобільних перевезень вантажів у міжнародному сполученні, можна оцінити за динамікою виданих, Асоціацією міжнародних автомобільних перевезень України (АсМАП), книжок МДП (документу, що засвідчує наявність міжнародної гарантії на кожне перевезення на умовах Конвенції TIR 1975 року). Якщо у 2022 році учасники АсМАП України щомісяця використовували 3000 - 3200 гарантійних документів МДП, то в березні 2023 року було використано уже понад 5000 [3]. Це свідчить про відновлення цього сегмента перевезень. Крім цього, приріст автопарку задіяного в міжнародних перевезеннях вантажів, який у 2022 році порівняно до 2021 року зріс більше ніж на 7000 вантажівок – є очевидним доказом зростання галузі, оскільки приріст вантажівок з 30 тисяч у 2011 році [17] до 45 тисяч у 2021 році [3], тобто 15 тисяч за 10 років, майже удвічі поступається темпам росту лише за один 2022 рік. На сьогодні членами АсМАП України є 2924 транспортних компаній, з них: 1554 компанії з кількістю вантажівок до 5; 596 – від 6 до 10; 704 – від 11 до 50, 50 – від 51 до 100 і 20 компаній мають автопарки більше 100 вантажівок [3]. Необхідно відзначити, що міжнародні автомобільні перевезення вантажів в Україні, здійснюють не лише члени АсМАП. На українському ринку міжнародних перевезень також функціонують й приватні вітчизняні перевізники не зареєстровані в АсМАП, перевізники філій іноземних транспортних компаній, зареєстрованих в Україні та іноземні перевізники, які везуть вантажі, як в Україну, так і транзитом.

З метою аналізу факторів які в найбільшій мірі впливають на сучасний стан українського ринку міжнародних вантажних автомобільних перевезень та виявлення можливостей його подальшого розвитку доцільно побудувати SWOT-матрицю (табл. 1), у яку винесемо актуальні впливи зовнішнього і внутрішнього середовища.

**Таблиця 1 SWOT-матриця українського ринку міжнародних вантажних автомобільних перевезень**

Сильні сторони	Слабкі сторони
<ul style="list-style-type: none"> <li>- збільшення частки перевезень вантажів автомобільним транспортом;</li> <li>- вихід з ринку більшості іноземних конкурентів, у зв'язку з ризиками воєнних дій;</li> <li>- висока частка малих АТП в сегменті міжнародних перевезень вантажів;</li> <li>- гнучкість та оперативність системи управління АТП;</li> <li>- впровадження інформаційної систему "Шлях";</li> <li>- запровадження електронної системи «eЧерга» на всіх пунктах пропуску;</li> <li>- підвищення ставок на перевезення вантажів в Україну;</li> <li>- збільшення пропускної спроможності окремих пунктів пропуску;</li> <li>- забезпечення прозорості роботи пунктів пропуску та запобігання корупції;</li> <li>- доступ українських митників до європейської бази даних митної статистики.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- воєнний стан в Україні;</li> <li>- падіння обсягів імпорту;</li> <li>- подекуди не коректна робота електронної системи «eЧерга» на МАПП;</li> <li>- інфляційні процеси в Україні;</li> <li>- відсутність логічного співвідношення заходів державного контролю із реальними умовами функціонування галузі в умовах воєнного стану;</li> <li>- періодичне зростання дебіторської заборгованості АТП;</li> <li>- висока вартість нових вантажівок, які відповідають екологічним вимогам Євро – 5 та Євро -6;</li> <li>- загроза післявоєнної міграції водіїв у зв'язку з пошуком високооплачуваної роботи;</li> <li>- великі черги на прикордонних пунктах пропуску;</li> <li>- нерозвинена сервісна зона для вантажівок перед прикордонними пунктами пропуску.</li> </ul>
Можливості	Загрози
<ul style="list-style-type: none"> <li>- угода з ЄС, щодо лібералізації міжнародних перевезень вантажів українськими перевізниками - «транспортний безвіз»;</li> <li>- дія угоди поширено на всю територію Європейського союзу;</li> <li>- термін дії угоди має можливість пролонгації;</li> <li>- вступ України до європейської Конвенції про процедуру спільного транзиту;</li> <li>- спрощення митних процедур;</li> <li>- скасування дозвільних документів на здійснення двосторонніх та транзитних перевезень до країн Європейського Союзу;</li> <li>- визнання українських водійських документів;</li> <li>- виключено зупинку експорту української продукції через митні пункти пропуску вантажівок;</li> <li>- співпраця між Україною та Євросоюзом щодо запобігання та боротьби з шахрайством і піддробкою водійських документів;</li> <li>- перспективи можливого вступу України до ЄС</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- систематичні обстріли України російськими військами автотранспортної інфраструктури;</li> <li>- рішення урядів Угорщини, Словаччини та Польщі щодо блокування експорту сільськогосподарської продукції;</li> <li>- фізичне блокування прикордонних пунктів пропуску перевізниками Польщі;</li> <li>- низький рівень розвитку мультимодальних перевезень;</li> <li>- квотні обмеження на перевезення вантажів в міжнародному сполученні;</li> <li>- падіння престижу професії водія-далекобійника;</li> <li>- нестача водіїв в Європі до 50% до 2030 року;</li> <li>- відміна спрощеної процедури ліцензування міжнародних автоперевезень;</li> <li>- відсутність можливості забезпечити виконання вимоги ЄУТР (час праці та відпочинку водіїв);</li> <li>- прийняття жорсткіших екологічних вимог щодо експлуатації вантажівок в ЄС.</li> </ul>

Попередній аналіз SWOT-матриці, дозволяє відзначити актуальні критерії для подальшого ґрунтового опрацювання. Серед сильних сторін вітчизняного ринку міжнародних вантажних автоперевезень можна виділити зростання частки вітчизняних перевізників та запровадження електронної системи «eЧерга». Слабкими сторонами є військовий стан в країні та падіння обсягів імпорту у зв'язку з масовим виїздом українців за кордон. До найбільш значущих загроз зовнішнього середовища доцільно віднести ракетні обстріли російськими військами території України та блокування прикордонних пунктів пропуску польськими перевізниками та фермерами. Можливості розвитку вітчизняного ринку міжнародних автоперевезень полягають в укладених з ЄС угодах, зокрема щодо лібералізації перевезень та процедури спільного транзиту з відповідними наборами преференцій, які відкрились для українських автоперевізників.

Нові геополітичні виклики вимагають від держави вирішення завдань з:

- будівництва об'єктів автотранспортної та складської інфраструктури з високим ступенем захисту;
- обґрунтованого розміщення логістичних хабів на території України, які відповідають світовим стандартам організації простору та рівня обслуговування;
- організації елеваторних комплексів поблизу західного кордону України;
- збільшення пропускної спроможності шляхопроводів з дотриманням європейських стандартів якості дорожнього полотна, безпеки руху та придорожніх об'єктів інфраструктури;
- збільшення пропускної спроможності існуючих та будівництва нових прикордонних пунктів пропуску з облаштуванням сервісних зон, обладнаними стоянками для вантажівок, готелями, закладами харчування, санітарно-гігієнічними спорудами тощо;
- підвищення конкурентоздатності вітчизняних автоперевізників.

Окремо треба виділити завдання щодо дотримання високого рівня дипломатії у відстоюванні державних інтересів під час міжурядових перемовин з польськими, угорськими та словацькими урядовцями, які блокують експорт сільськогосподарської продукції з України.

## **5. Висновки та перспективи подальших досліджень в даному напрямку.**

В умовах воєнного стану, українські автотранспортні компанії, задіяні на ринку міжнародних перевезень вантажів зіткнулися з оперативними, тактичними та стратегічними проблемами. Ліквідація негативних наслідків щодо руйнування інфраструктури України, від обстрілів російськими окупаційними військами, стала повсякденністю автотранспортної галузі. Економічну загрозу подальшого розвитку вітчизняного ринку міжнародних автоперевезень, становить систематичне блокування прикордонних пунктів пропуску з польської сторони. Помилки у розташуванні логістичних хабів, низька пропускна спроможність прикордонних пунктів пропуску та інші проблеми транспортної галузі, які оголилися на фоні війни, вимагають негайного вирішення.

Також, необхідно відзначити вжиті Європейським союзом інституційно-правові заходи, як то Угода про лібералізацію міжнародних перевезень та залучення України до Конвенції з процедури спільного транзиту, які позитивно впливають на відновлення української автотранспортної галузі.

Ґрунтова оцінка запропонованої SWOT-матриці, яка передбачає опитування експертів, ранжування факторів з відповідним складанням наборів альтернативних стратегій для вітчизняних перевізників є предметом подальших досліджень. Попередній аналіз SWOT-матриці дає змогу скласти загальну уяву про проблеми українського ринку міжнародних автоперевезень вантажів та запропонувати рекомендації щодо їх вирішення.



**Author details (in English)****ANALYSIS OF THE INTERNATIONAL ROAD FREIGHT TRANSPORT MARKET IN UKRAINE UNDER MARTIAL LAW****Dmytro DMYTRIV**

e-mail: [dmytrivd75@gmail.com](mailto:dmytrivd75@gmail.com)  
 ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-3164-5832>

**Olena DMYTRIV**

Ternopil Ivan Puluj National Technical University  
 56 Ruska str., 46001, Ternopil, Ukraine

e-mail: [rogatynska\\_o@ukr.net](mailto:rogatynska_o@ukr.net)  
 ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-0914-1267>

**Oleksandr REPAK**

e-mail: [oleksandr.repak@gmail.com](mailto:oleksandr.repak@gmail.com)  
 ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0009-2433-4236>

**Abstract.** *The article analyses the current state of the Ukrainian market of international road freight transport under martial law and describes the operational, tactical and strategic problems faced by road transport enterprises (RTEs) involved in this segment of transport. Despite the ongoing war with the Russian Federation and its negative impact on the Ukrainian economy, the financial and economic indicators of the domestic road transport industry demonstrate positive dynamics, especially in the segment of international road transport. An analysis of cargo transportation volumes over the past sixteen years has shown that the share of road freight in total cargo turnover has been systematically increasing. This is due to a number of global and local trends in the international freight transport market in Europe, including an increase in the volume of consumption of products by the population, growing demand for road transport services, the convenience of door-to-door delivery, the development of multimodal transport, etc., and in Ukraine, the reorientation of large volumes of agricultural products from sea to land transport. With a view to analysing the current state and forecasting further development of the Ukrainian market of international road freight transport, the article builds a SWOT-matrix, which allowed to allocate the categories relevant for domestic carriers for strategic planning. Based on the results of the analysis, it was concluded that modern geopolitical realities require the development and implementation of new scientific approaches that will ensure the competitiveness of domestic international road carriers in the context of European integration and an increased degree of protection of road transport and warehouse infrastructure.*

**Key words:** *international road freight transport market, martial law, European integration processes, development strategy, SWOT matrix.*

**Appendix A. Supplementary material**

Supplementary data associated with this article can be found, in the online version, at  
<http://sepd.tntu.edu.ua/images/stories/pdf/2023/23ddvuvs.pdf>

**Funding**

The authors received no direct funding for this research.

**Citation information**

Dmytriv, D., Dmytriv, O. & Repak, O. (2023) Analysis of the international road freight transport market in Ukraine under martial law. *Socio-Economic Problems and the State (electronic journal)*, Vol. 29, no. 2, pp. 48-60. URL: <http://sepd.tntu.edu.ua/images/stories/pdf/2023/23ddvuvs.pdf>

**Використана література:**

1. Антощишина Н. І. Інтеграційні процеси транспортної системи України в ЄС. *Ефективна економіка*. 2013. № 10. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2423>.
2. Адамик В., Рожнятовська Д. Актуальні питання міжнародної економічної діяльності українських автоперевізників вантажів у контексті євроінтеграції. *Вісник Тернопільського національного економічного університету*. 2020. Вип. 1. С. 86-101. DOI: <https://doi.org/10.35774/visnyk2020.01.086>
3. Асоціація міжнародних автомобільних перевізників України: веб-сайт. URL: <http://www.asmap.org.ua>.

4. Болдовська К. П., Цубера Р. С. Проблеми розвитку міжнародних перевезень автомобільним транспортом України і шляхи їх вирішення. URL: <https://conf.ztu.edu.ua/wp-content/uploads/2018/09/105.pdf>
5. Болквадзе Н., Мигаль О. Вантажні перевезення автомобільним транспортом в міжнародному бізнесі. *Економіка та суспільство*. 2022. Вип. 46. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/2030/1959> (дата звернення: 8.10.2023)
6. Волинець Л. М. Лібералізація міжнародних автомобільних перевезень – новий імпульс розвитку транспортної галузі. *Економіка транспортного комплексу*. 2021. Вип. 37. С. 161-176. DOI: <https://doi.org/10.30977/ЕТК.2225-2304.2021.37.161>
7. Дмитрів Д. В., Дмитрів О. Р., Денкевич М.-М. Підвищення конкурентоспроможності вітчизняних підприємств сегменту міжнародних вантажних автоперевезень. *Економіка, фінанси, менеджмент: Актуальні питання науки і практики*. 2021. № 2. С. 138-151. <https://doi.org/10.37128/2411-4413-2021-2-10>
8. Дорош А. С., Демченко Є. Б., Маркуль Р. В., Бердичевська Т. М. Аналіз ризиків при здійсненні міжнародних автомобільних перевезень вантажів. *Транспортні системи і технології перевезень*. 2020. Вип. 20. С. 12–19. DOI: [10.15802/tsst2020/217388](https://doi.org/10.15802/tsst2020/217388)
9. Дуна Н., Матвієнко А. Перспективи розвитку українського ринку автомобільних вантажоперевезень: євроінтеграційний аспект. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2022. Випуск 44. С. 21–29.
10. Зелена книга «Ринок міжнародних вантажних автомобільних перевезень 2020». 98 с. URL: [https://cdn.regulation.gov.ua/dd/ea/a1/34/regulation.gov.ua\\_GREEN%20PAPER%20O n%20International%20Freight%20Road%20Transport'.pdf](https://cdn.regulation.gov.ua/dd/ea/a1/34/regulation.gov.ua_GREEN%20PAPER%20O n%20International%20Freight%20Road%20Transport'.pdf)
11. Македон В. В., Дзяд О. В. Ринок автомобільних вантажних перевезень країн ЄС: порівняльна макроекономічна оцінка і ключові напрями розвитку. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2022. Випуск 41. С. 65-74.
12. Максименко А. О. Роль автомобільних вантажних перевезень у контексті стратегічних пріоритетів ЄС: виклики для України. Збірник наукових праць «Економіка транспортного комплексу». 2021. № 38 (2021). С. 136-156. (Index Copernicus). DOI: <https://doi.org/10.30977/ЕТК.2225-2304.2021.38.136>
13. Обсяги перевезених вантажів за видами транспорту. Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: <https://ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 2.10.2023).
14. Посонський С. Ф., Бабак О. П. Проблеми організації міжнародних автомобільних перевезень в Україні. Підвищення надійності машин і обладнання: міжнар. наук.-практ. конф., 15-17 квіт. 2020 р., м. Кропивницький: матеріали конф. ; М-во освіти і науки України, Центральноукраїн. нац. техн. ун-т, каф. експлуатації та ремонту машин. Кропивницький: ЦНТУ, 2020. С. 214-216.
15. Прокудін Г. С., Чурайленко О. А., Майданик К. О., Ремех І. О., Пилипенко Ю. В. Аналіз і шляхи реформування транспортної галузі України. Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Серія : Транспортні системи і технології. 2017. Вип. 30. С. 244-251. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Znpdetut\\_tsit\\_2017\\_30\\_29](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Znpdetut_tsit_2017_30_29).
16. Пустовіт Ю. О. Автомобільні перевезення в міжнародній економічній діяльності. *Економіка та держава*. 2018. № 9. С. 91-94. <https://doi.org/10.32702/2306-6806.2018.9.91>
17. Сніжко Л. Л., Главацький П. В. Визначення та оцінка чинників, що впливають на рівень конкурентоспроможності українських підприємств в сфері міжнародних автомобільних перевезень. Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія. 2011. Вип. 8. С. 354-359.

18. Фалович В., Фалович Н. Дослідження ринку транспортних послуг України в період кризи. Соціально-економічні проблеми і держава. 2021. Вип. 2 (25). С. 405-412. URL: <http://sepd.tntu.edu.ua/images/stories/pdf/2021/21fvavpk.pdf>  
<https://doi.org/10.33108/sepd2022.02.405>
19. Функціонування ринку вантажних перевезень в Україні: фактори впливу та пріоритети розвитку: науково-аналітична доповідь (електронне видання) / наук. ред. Х. М. Притула; ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долішнього НАН України». Львів, 2021. 94 с. (Серія «Транскордонне співробітництво»).
20. Якайтис І. Б. Стратегічні вектори розвитку міжнародних перевезень в Україні. Інвестиції: практика та досвід. 2020. № 21-22. С. 124-128. <https://doi.org/10.32702/2306-6814.2020.21-22.124>

## References

1. Antoshchyshyna N. I. (2013) Intehratsiini protsesy transportnoi systemy Ukrainy v YeS [Integration processes of Ukrainian transport system into the EU]. *Efektivna ekonomika*. 2013. Vol. 10. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2423>.
2. Adamyk, V., Rozhniatovska, D. (2020) Aktualni pytannia mizhnarodnoi ekonomichnoi diialnosti ukrainskykh avtopereviznykiv vantazhiv u konteksti yevrointehratsii. [Important issues of international economic activity of Ukrainian cargo carriers under European integration] *Visnyk Ternopilskoho natsionalnoho ekonomichnoho universytetu*. Vol. 1. Pp. 86–101. DOI: <https://doi.org/10.35774/visnyk2020.01.086>
3. Asotsiatsiia mizhnarodnykh avtomobilnykh pereviznykiv Ukrainy: veb-sait. URL: <http://www.asmap.org.ua> (accessed: 10.11.2023).
4. Boldovska, K. P., Tsubera, R. S. Problemy rozvytku mizhnarodnykh perevezen avtomobilnym transportom Ukrainy i shliakhy yikh vyrishennia. [Problems of development of international road transport of Ukraine and ways to solve them] URL: <https://conf.ztu.edu.ua/wp-content/uploads/2018/09/105.pdf>
5. Bolkvadze, N., Myhal, O. (2022) Vantazhni perevezennia avtomobilnym transportom v mizhnarodnomu biznesi. [Freight transport by road in international business]. *Ekonomika ta suspilstvo*. Vol. 46. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/2030/1959> (accessed: 8.11.2023)
6. Volynets, L. M. (2021). Liberalizatsiia mizhnarodnykh avtomobilnykh perevezen – novyi impuls rozvytku transportnoi haluzi. [Liberalization of international road transportation as a new impulse for development of transport industry]. *Ekonomika transportnoho kompleksu* [Economics of the transport complex]. vol. 37, pp. 161–176.
7. Dmytriv, D. V., Dmytriv, O. R., Denkevych, M.-M. M. (2021) Pidvyshchennia konkurentospromozhnosti vitchyznianykh pidpriemstv sehmentu mizhnarodnykh vantazhnykh avtoperevezen [Increasing the competitiveness of domestic enterprises in the segment of international road freight transport]. *Ekonomika, finansy, menedzhment: Aktualni pytannia nauky i praktyky*. Vol. 2. pp. 138-151. <https://doi.org/10.37128/2411-4413-2021-2-10>
8. Dorosh, A. S., Demchenko, Ye. B., Markul, R. V., Berdychevska, T. M. (2020). Analiz ryzykiv pry zdiisnenni mizhnarodnykh avtomobilnykh perevezen vantazhiv [Analysis of risks of international road cargo transportation] *Transportni systemy i tekhnologii perevezen* [Transport systems and transportation technologies]. vol. 20, pp. 12–19.

9. Duna, N., Matviienko, A. (2022). Perspektyvy rozvytku ukrainskoho rynku avtomobilnykh vantazhoperevezen: yevrointehratsiinyi aspect [Prospects for the development of the Ukrainian road freight transport market: the European integration aspect]. *Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho natsionalnoho universytetu [Uzhhorod National University Herald]*. vol 44, pp. 21–29.
10. Zelena knyha «Rynek mizhnarodnykh vantazhnykh avtomobilnykh perevezen». Ofis efektyvnoho rehuliuвання (2020) [Green Book. International road freight transportation. 2020.] URL: [https://cdn.regulation.gov.ua/dd/ea/a1/34/regulation.gov.ua\\_GREEN%20PAPER%20'On%20International%20Freight%20Road%20Transport'.pdf](https://cdn.regulation.gov.ua/dd/ea/a1/34/regulation.gov.ua_GREEN%20PAPER%20'On%20International%20Freight%20Road%20Transport'.pdf)
11. Makedon, V. V., Dziad, O. V. (2022) Rynek avtomobilnykh vantazhnykh perevezen krain YeS: porivnialna makroekonomichna otsinka i kliuchovi napriamy rozvytku. [EU country truck market: comparative macroeconomic assessment and key directions of development]. *Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho natsionalnoho universytetu. Serii: Pravo*. Vol. 41. pp. 65-74.
12. Maksymenko, A. O. (2021) Rol avtomobilnykh vantazhnykh perevezen u konteksti stratehichnykh priorytetiv YeS: vykylyky dlia Ukrainy. [The role of road freight transport in EU strategic priorities: challenges for Ukraine] *Zbirnyk naukovykh prats «Ekonomika transportnoho kompleksu»*. Vol. 38. pp. 136-156. DOI: <https://doi.org/10.30977/ETK.2225-2304.2021.38.136>
13. Obsiahy perevezenykh vantazhiv za vydamy transportu. Ofitsiinyi sait Derzhavnoi sluzhby statystryky Ukrainy. URL: <https://ukrstat.gov.ua/> (accessed: 10.11.2023).
14. Posonskyi, S. F., Babak, O. P. (2020) Problemy orhanizatsii mizhnarodnykh avtomobilnykh perevezen v Ukraini. [Problems of organising international road transport in Ukraine]. *Pidvyshchennia nadiinosti mashyn i obladnannia: mizhnar. nauk.-prakt. konf./ M-vo osvity i nauky Ukrainy, Tsentralnoukrain. nats. tekhn. un-t, kaf. ekspluatatsii ta remontu mashyn*. Pp. 214-216.
15. Prokudin, H. S., Chupailenko, O. A., Maidanyk, K. O., Remekh, I. O., Pylypenko, Yu. V. (2017) Analiz i shliakhy reformuvannia transportnoi haluzi Ukrainy. [Analysis and reform the transport sector Ukraine]. *Zbirnyk naukovykh prats Derzhavnoho ekonomiko-tehnolohichnoho universytetu transportu. Serii : Transportni systemy i tekhnolohii*. Vol. 30. pp. 244-251. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Znpdetut\\_tsit\\_2017\\_30\\_29](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Znpdetut_tsit_2017_30_29).
16. Pustovit Yu. O. (2018) Avtomobilni perevezennia v mizhnarodnii ekonomichnii diialnosti. [Road transport in international economic activity]. *Ekonomika ta derzhava*. Vol. 9. pp. 91-94. <https://doi.org/10.32702/2306-6806.2018.9.91>
17. Snizhko, L. L., Hlavatskyi, P. V. (2011) Vyznachennia ta otsinka chynnykiv, shcho vplyvaiut na riven konkurentospromozhnosti ukrainskykh pidpriemstv v sferi mizhnarodnykh avtomobilnykh perevezen. [Identification and assessment of factors influencing the level of competitiveness of Ukrainian enterprises in the field of international road transport]. *Upravlinnia proektamy, systemnyi analiz i lohistyka. Tekhnichna serii*. Vol. 8. pp. 354-359.
18. Falovych, V., Falovych, N. (2021) Doslidzhennia rynku transportnykh posluh Ukrainy v period kryzy. [Research of the market of transport services of Ukraine during the crisis]. *Sotsialno-ekonomichni problemy i derzhava*. Vol. 2(25). pp. 405-412. URL: <http://sepd.tntu.edu.ua/images/stories/pdf/2021/21fvavpk.pdf>  
<https://doi.org/10.33108/sepd2022.02.405>
19. Funktsionuvannia rynku vantazhnykh perevezen v Ukraini: faktory vplyvu ta priorytety rozvytku: naukovo-analitychna dopovid. [Functioning of the cargo transportation market in Ukraine: influencing factors and development priorities: scientific and analytical

- report] (elektronne vydannia) / nauk. red. Kh.M. Prytula; DU «Instytut rehionalnykh doslidzhen imeni M.I. Dolishnoho NAN Ukrainy». Lviv, 2021. 94 p.
20. Yakaitis I. B. (2020). Stratehichni vektory rozvytku mizhnarodnykh perevezen v Ukraini [Strategic vectors of intenational transportation development in Ukraine]. Investytsii: praktyka ta dosvid [Investytsiyi: praktyka ta dosvid]. No. 21-22, pp. 124-128. <https://doi.org/10.32702/2306-6814.2020.21-22.124>



© 2023 Socio-Economic Problems and the State. All rights reserved.  
This open access article is distributed under a Creative Commons Attribution (CC-BY) 4.0 license.  
You are free to:  
Share — copy and redistribute the material in any medium or format Adapt — remix, transform, and build upon the material for any purpose, even commercially.  
The licensor cannot revoke these freedoms as long as you follow the license terms.  
Under the following terms:  
Attribution — You must give appropriate credit, provide a link to the license, and indicate if changes were made.  
You may do so in any reasonable manner, but not in any way that suggests the licensor endorses you or your use.  
No additional restrictions  
You may not apply legal terms or technological measures that legally restrict others from doing anything the license permits.

Socio-Economic Problems and the State (ISSN: 2223-3822) is published by Academy of Social Management (ASM) and Ternopil Ivan Puluj National Technical University (TNTU), Ukraine, Europe.

Publishing with SEPS ensures:

- Immediate, universal access to your article on publication
- High visibility and discoverability via the SEPS website
- Rapid publication
- Guaranteed legacy preservation of your article
- Discounts and waivers for authors in developing regions

Submit your manuscript to a SEPS journal at <http://sepd.tntu.edu.ua>

