

УДК 339.924:[338.47:656.13.025.4](477)
DOI: <https://doi.org/10.32782/2413-9971/2022-44-4>

Дуна Н. Г.
кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри міжнародної економіки та світового господарства
Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна
Матвієнко А. П.
магістр з економіки
Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна

Duna Nataliia
Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,
Associate Professor of Department of International Economics and World Economy
V. N. Karazin Kharkiv National University
Matviienko Anna
Master's Degree in Economics
V. N. Karazin Kharkiv National University

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ УКРАЇНСЬКОГО РИНКУ АВТОМОБІЛЬНИХ ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕНЬ: ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИЙ АСПЕКТ

Анотація. У статті систематизовано переваги автомобільного транспорту у вантажоперевезеннях. Визначено особливості нормативно-правового регулювання, структуру та інфраструктуру європейського ринку автомобільних вантажоперевезень. Проаналізовано структуру перевезень вантажів автомобільним транспортом у ЄС-27 та Україні. Досліджено процедуру реєстрації транспортної компанії в Європейському Союзі та показано вимоги до компанії для отримання європейської транспортної ліцензії. Проведено порівняльний аналіз щільності автомобільних доріг в країнах Європи та України. Показано фактори впливу на розвиток ринку автомобільних вантажоперевезень в Україні. Визначено ключові проблеми, які мають бути вирішені для подальшого успішного функціонування даної галузі в контексті європейської інтеграції.

Ключові слова: автомобільні вантажоперевезення, транспортна інфраструктура, транспортна компанія, автотранспортні шляхи, транспортно-логістичні послуги.

Постановка проблеми. Історично становлення та розвиток національних та міжнародних виробничих і торгових зв'язків базується на транспортній системі. В процесі поглиблення інтеграційних процесів посилюється взаємозалежність країн та регіонів. Динаміка сучасних інтеграційних процесів визначається саме рівнем розвитку транспортної складової, завдяки якій формуються глобальні ланцюги поставок та товаропотоки. Євроінтеграційний вектор розвитку України потребує визначення перспектив вітчизняного ринку автомобільних вантажоперевезень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Український ринок автомобільних вантажоперевезень став предметом дослідження таких вітчизняних науковців, як В. Я. Швець, М. В. Бойченко, О. М. Стасюк, Л. Ю. Чмирьова, Н. О. Федяй та ін. Аналіз новітніх тенденцій розвитку українських транспортно-логістичних підприємств проведено в наукових роботах О. В. Комчатних, Л. В. Савченко, С. І. Гриценко.

Проте дані дослідження охоплюють не все коло існуючих теоретичних та практичних проблем. Процес відбудови економіки України в післявоєнний період потребує системного вивчення перспектив відновлення всіх галузей та сфер. В контексті європейської інтеграції потребують більш ґрунтовної розробки питання трансформації українського ринку автомобільних вантажоперевезень.

Мета статті – визначити перспективи розвитку українського ринку автомобільних вантажоперевезень в євроінтеграційному контексті.

Виклад основного матеріалу дослідження. Український ринок автомобільних вантажоперевезень у 2021 році знаходився на стадії виходу із кризи, спричиненою коро-

навірусною хворобою. Але російсько-українська війна стала джерелом новітніх викликів та ризиків для нашої країни. До початку війни автомобільний транспорт був лідером у перевезенні вантажів. Його ключовими перевагами у порівнянні з іншими видами транспорту є мобільність та доступність.

На рис. 1 представлені переваги автомобільного транспорту у вантажоперевезеннях.

Правове регулювання вантажних автомобільних перевезень здійснюється нормативно-правовими актами та договорами національного та міжнародного рівня. На рис. 2 представлені багатосторонні договори міжнародного значення.

Усі вищезазначені міжнародні угоди містять уніфіковані правила перевезення вантажу, дорожнього руху та вимоги до водіїв для країн, зазначених у даних договорах. Базисним актом у сфері нормативно-правового регулювання вантажоперевезень вважається «Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів» (Женева, 19.05.1956). Даний договір застосовується до всіх угод щодо вантажоперевезення товару автомобільним транспортом, де вантажовідправник та вантажоотримувач знаходяться у різних країнах.

Функціонування європейського ринку автомобільних вантажоперевезень відбувається завдяки взаємовідносинам між найважливішими його учасниками: замовниками послуг, перевізниками, брокерськими компаніями, органами влади та самоврядування, недержавними громадськими організаціями та об'єднаннями. Замовниками послуг у більшості випадків є компанії, які одночасно виконують роль вантажовідправника. Перевізниками виступають транспортні компанії, які мають власні або

Мобільність	• можливість відправлення вантажів у будь-який час за будь-яким графіком руху
Енергоефективність	• можливість переорієнтації на інші види палива або використання автомобілів на альтернативних видах палива
Доступність	• можливість доставки вантажів у будь-яке місце (за принципом «від дверей до дверей»)
Мультиmodalність	• активна участь автомобільного транспорту у мультиmodalних перевезеннях у якості додаткового

Рис. 1. Переваги автомобільного транспорту у вантажоперевезеннях

Джерело: [1, с. 64]

орендовані вантажівки. Кількість автомобілів може варіюватися в середньому від 10 до 300 одиниць. Брокерські фірми виступають посередниками у наданні автомобільних транспортних послуг, сприяючи наближенню основних учасників ринку та співпраці на взаємовигідних умовах.

Інфраструктура ринку автомобільних вантажоперевезень представлена рядом організацій, серед яких найбільш значимим є віртуальні маркетплейси та сайти, де відбувається купівля-продаж транспортних послуг, банки, факторингові компанії, страхові агенції.

В умовах цифрової економіки купівля-продаж автомобільних транспортних послуг відбувається в більшості випадків онлайн завдяки спеціалізованим майданчикам, де можна знайти наявні вантажі та автомобілі для їх перевезення. Через банківські установи відбуваються всі транзакційні розрахунки між покупцями та продавцями послуг напряму або ж за участі факторингових компаній. Останні в свою чергу сприяють належній комунікації між двома сторонами щодо надання відповідних документів про підтвердження доставки вантажу з одного боку та виплат у строк – з іншого. Також факторингові компанії надають послуги зі швидкої оплати перевезення вантажу строком в 1-2 дні, якщо, наприклад, замовник або брокерська компанія може здійснювати перерахування коштів строком до 90 днів з моменту доставки. При цьому факторингова компанія стягує з отримувача коштів певний відсоток за власні послуги.

Страхові агенції на ринку автомобільних вантажоперевезень займаються страхуванням життя та здоров'я водіїв, рухомого складу, вантажів, що мають бути перевезені. Дані компанії також можуть проводити розслідування щодо причин виникнення страхових випадків.

Окрім міжнародних, існують також двосторонні договори, коли певна країна укладає договір з іншою країною-партнером щодо вантажоперевезень автомобільним транспортом по території даних держав. Прикладом таких договорів можуть слугувати наступні:

- Угода між Україною та Королівством Нідерландів про міжнародні автомобільні перевезення від 07.09.1993 р.;
- Угода між Україною та Португальською Республікою про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і вантажів від 07.10.2004 р. [3, с. 111].

Автомобільні вантажоперевезення в країнах Європи є найбільш лібералізованими серед усіх видів транспор-

тувань. Незважаючи на те, що переміщення у межах ЄС є достатньо вільними, законодавчі акти кожної країни мають суттєві відмінності.

Притаманною особливістю транспортування товарів у Європейському Союзі є транскордонне перевезення вантажів. Саме тому виникає ряд умов здійснення транспортування за діючим законодавством країни-відправника та країни-отримувача. Як правило, при відправленні беруть до уваги законодавчі акти країни, що відвантажує товар, а при отриманні – закони країни-отримувача.

У липні 2020 року Офіційний портал Європейського Союзу представив низку правових актів, що склали так званій «Пакет мобільності». Його мета-поліпшення регулювання міжнародних перевезень автомобільним транспортом в ЄС. Складові «Пакету мобільності» представлені на рис. 3.

Європейські електронні пристрої – тахографи – автоматично фіксують місцезнаходження водія у момент закінчення одного робочого дня та у момент початку іншого, а також час та місце перетину кордону будь-якої європейської країни.

Для вільного транспортування вантажів територією Європейського Союзу транспортній компанії необхідна спеціальна транспортна ліцензія Європейського Союзу. Головною перевагою даного документу є отримання вільного доступу до європейського ринку вантажоперевезень без необхідності отримання додаткових дозволів та ліцензій. Ця ліцензія видається терміном на 10 років. Залежно від кількості транспортних засобів у компанії, власник повинен мати по одному примірнику для кожної одиниці техніки. Копія завжди повинна зберігатися у транспортному засобі, оскільки перевезення вантажу без даного документа заборонене. Основні вимоги до компанії, яка бажає отримати європейську транспортну ліцензію наступні:

- обов'язкова реєстрація компанії в Європейському Союзі;
- дотримання правил ЄС щодо роботи та відпочинку;
- недопущення перевищення показників розміру та ваги транспортних засобів;
- висока кваліфікація водія [4].

У Європейському Союзі діє перевірка водіїв на дорозі під час транспортування вантажу. Для успішного проходження даної процедури водій вантажівки повинен мати при собі документи та посвідчення, які представлені на рис. 4.

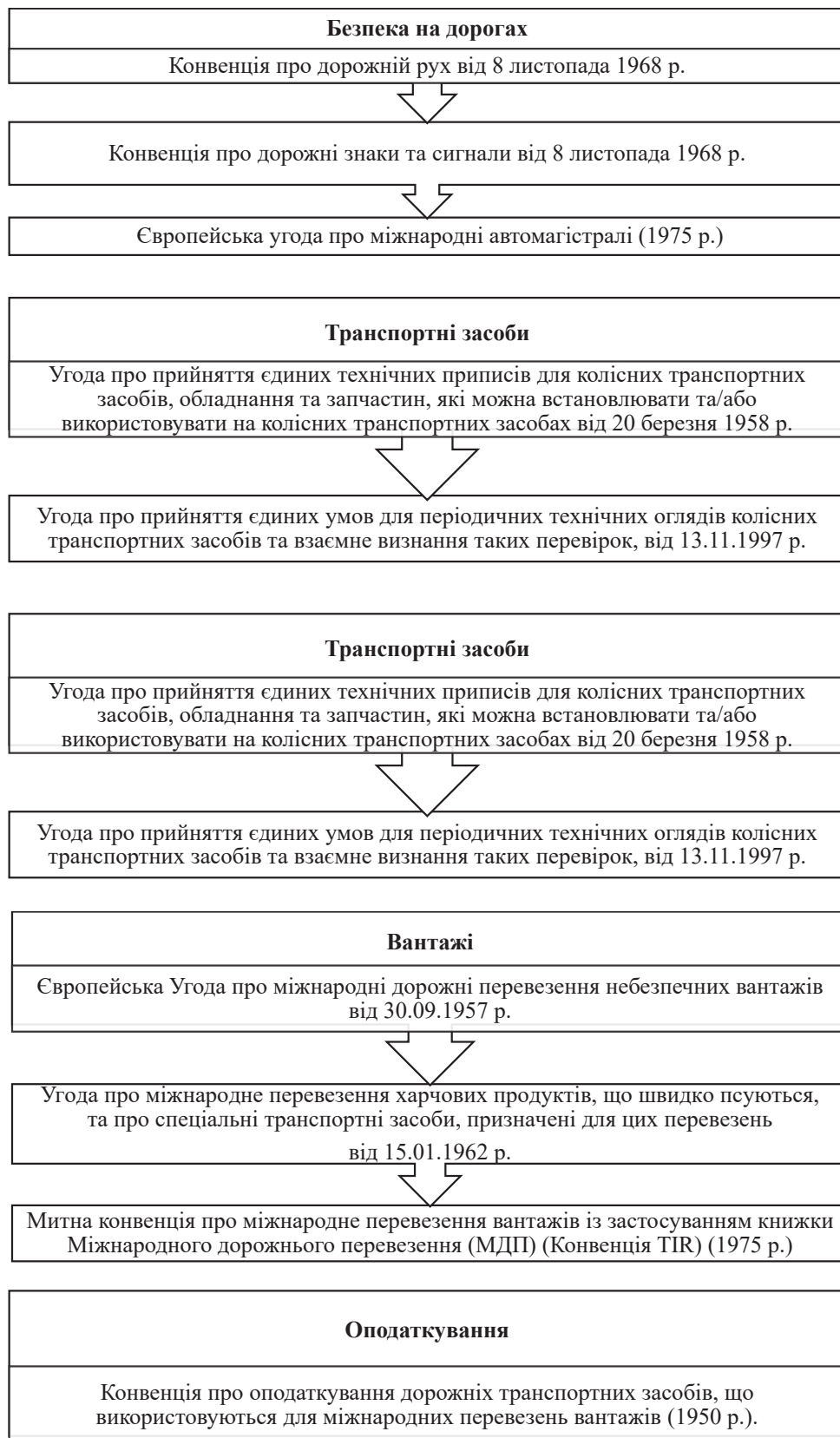


Рис. 2. Договори міжнародного значення у галузі автомобільних вантажоперевезень
Джерело: складено авторами на основі [2]

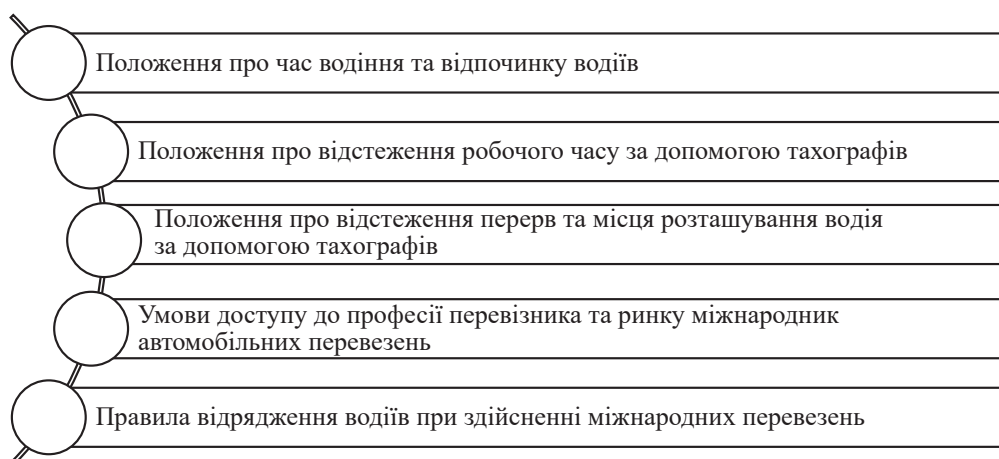


Рис. 3. Складові «Пакету мобільності» в ЄС

Джерело: [4]

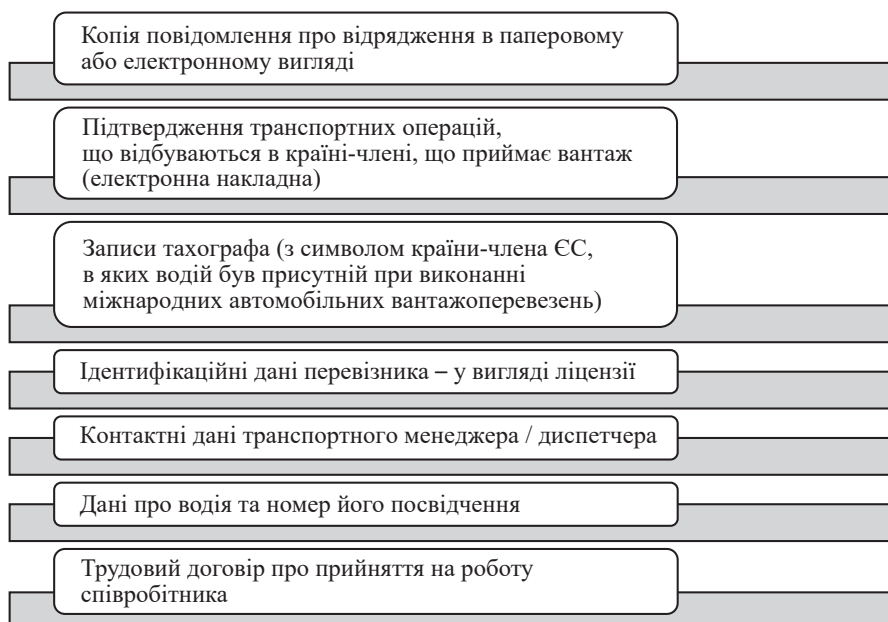


Рис. 4. Документи для транспортування вантажів в ЄС

Джерело: [5, с. 165–168]

Процедура реєстрації транспортної компанії в Європейському Союзі та отримання дозвільних документів на роботу залежить від багатьох факторів, серед яких найважливішими є:

- країна, де має намір працювати компанія;
- бажання здійснення транскордонних перевезень у межах Європейського Союзу;
- бажання здійснення транскордонних перевезень за межами Європейського Союзу.

Одним з помітних аспектів регулювання ЄС сектору вантажних перевезень є те, що стосується збору даних за допомогою електронних реєстраційних пристроїв (ELD). Збір даних від транспортних компаній, зареєстрованих у юрисдикції держав-членів ЄС, є обов'язковим. Потім ці дані використовуються Європейською комісією для вдосконалення політики регулювання товаропотоками [6, с. 24].

На рис. 5 показана питома вага кожної групи товарів, які перевезені автомобільним транспортом у 2020 році в ЄС-27.

Важливо відзначити, що територію України проходять важливі міжнародні транспортні коридори (рис. 6).

Офіційні дані Державної служби статистики України свідчать про те, що у 2020 році автомобільний транспорт був лідером у перевезеннях вантажів (рис. 7).

На розвиток ринку автомобільних вантажоперевезень у великій мірі впливає кількість автотранспортних шляхів сполучення, їх якість та доступність. За даними Міністерства інфраструктури України, структура мережі автомобільних доріг має наступний вигляд (рис. 8).

На дороги місцевого значення в Україні припадає близько 118 тис. км, в той час як на шляхи державного значення – близько 52 тис. км. За даними Міністерства інфраструктури України, наразі використовується 5 типів основного покриття автошляхів (рис. 9).

На рис. 10 представлено обсяги перевезених вантажів автомобільним транспортом у 2011–2020 роках.

Рис. 11 демонструє структуру перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні у 2020 році.



Рис. 5. Структура перевезень вантажів автомобільним транспортом у 2020 році у ЄС-27

Джерело: [7]

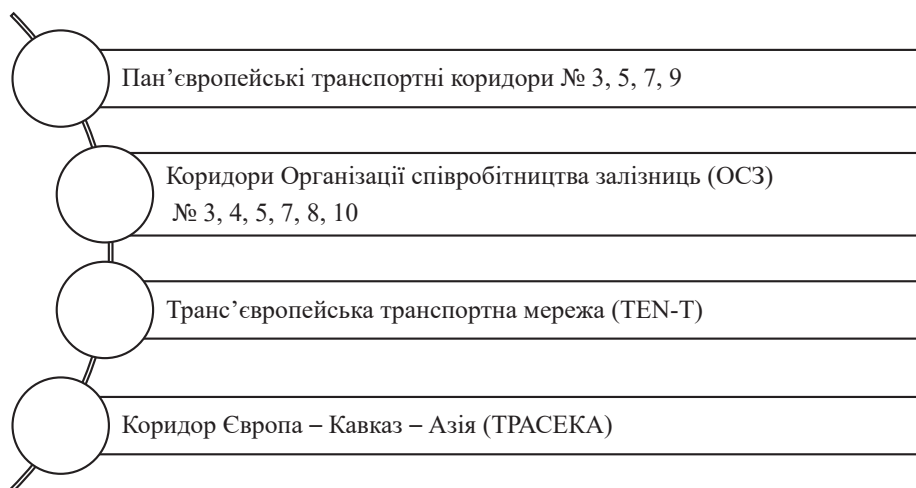


Рис. 6. Міжнародні транспортні коридори, що проходять територією України

Джерело: [8, с. 24]

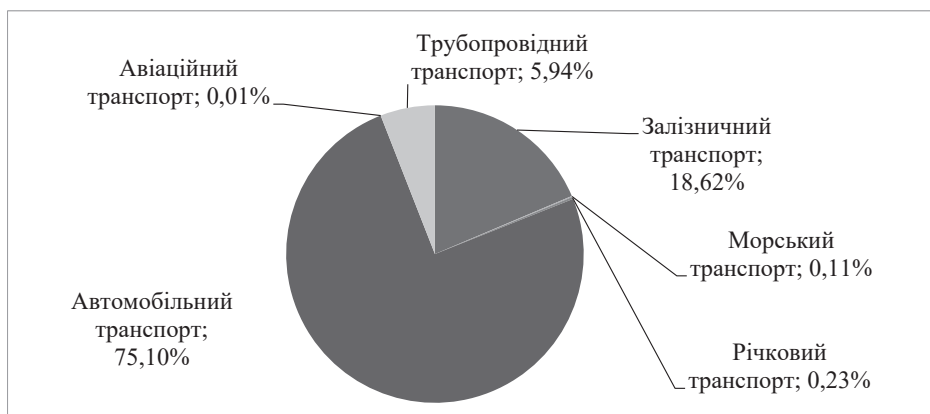


Рис. 7. Обсяг перевезення вантажів за видами транспорту у 2020 році

Джерело: [9]

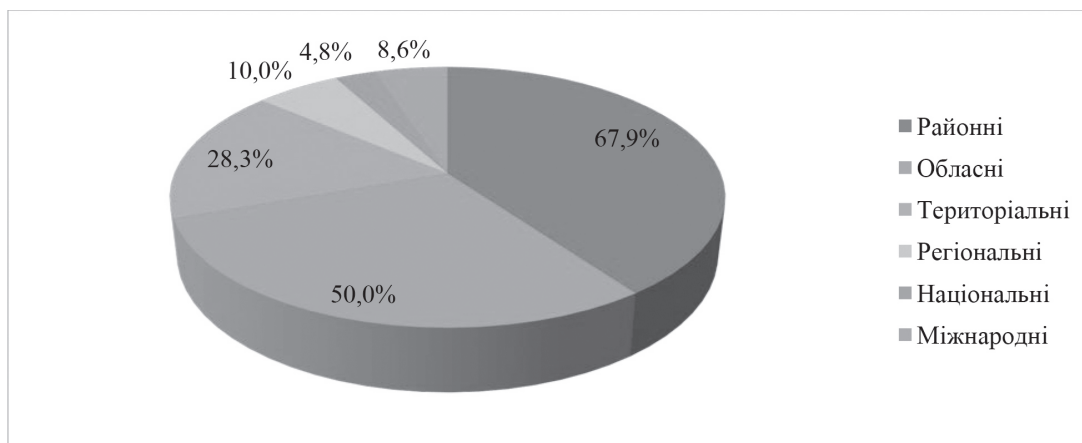


Рис. 8. Мережа автомобільних доріг в Україні

Джерело: [10]

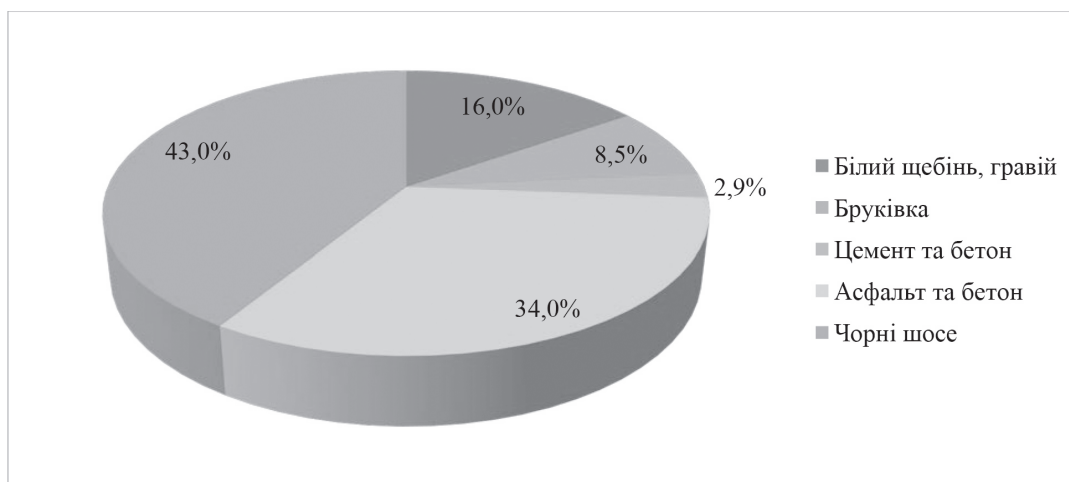


Рис. 9. Автотранспортні шляхи за типами покриття

Джерело: [10]

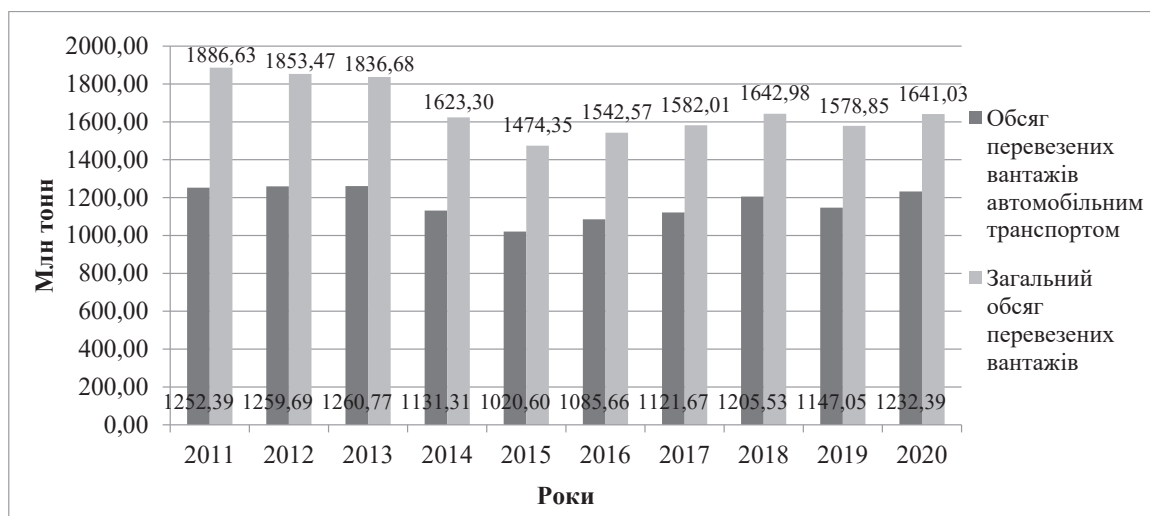


Рис. 10. Загальний обсяг перевезених вантажів та обсяг перевезених вантажів автомобільним транспортом в Україні у 2011–2020 роках

Джерело: [9]



Рис. 11. Структура перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні у 2020 році

Джерело: [9]

Як видно з діаграми, найбільший попит на автомобільні вантажоперевезення мала галузь добувної промисловості із загальним обсягом перевезення у 33% у 2020 році. Друге та третє місце поділяють галузі сільсько-ї та харчової промисловості з 14% та 13% перевезень вантажів відповідно.

Провадити господарську діяльність на українському ринку автомобільних вантажоперевезень мають право суб'єкти, що пройшли необхідні етапи реєстрації власної справи. За даними Міністерства інфраструктури України, станом на 2020 рік Україна значно відставала від сусідніх європейських держав за кількістю офіційно зареєстрованих транспортних засобів. В Україні нараховувалось близько 40 тисяч вантажівок, в той час як в Польщі близько 300 тис., загалом у Європі – близько 900 тисяч одиниць [11, с. 22].

Важливим показником, що впливає на розвиток ринку автомобільних вантажоперевезень є щільність автомобільних доріг на 1000 км² території держави (співвідношення загальної довжини автобанів з площею країни). На

рис. 12 наведено порівняльні дані щільності українських доріг та деяких країн Європи.

Як можна бачити, Україна займає одне з останніх місць серед європейських країн за щільністю автобанів, поступаючись майже у 10 разів Нідерландам – лідеру даного рейтингу.

Ціна на автомобільні перевезення вантажів територією України постійно змінюється в залежності від великої кількості факторів: ваги вантажу, погодних умов, сезонності, роздрібних цін на паливо, напрямку транспортування та інше. Знайти наявні вантажі для перевезення територією України чи за її межі можна на спеціальних вантажно-транспортних біржах. Їх використання обумовлене легкістю у пошуку вантажів та перевізників, невеликою платою за користування, постійним оновленням даних та ін. Функціонування українського ринку автомобільних вантажоперевезень передбачає укладення угод як напряму між вантажовідправниками та перевізниками, так і за участі посередників, представлених транспортно-експедиторськими компаніями. Діяльність останніх

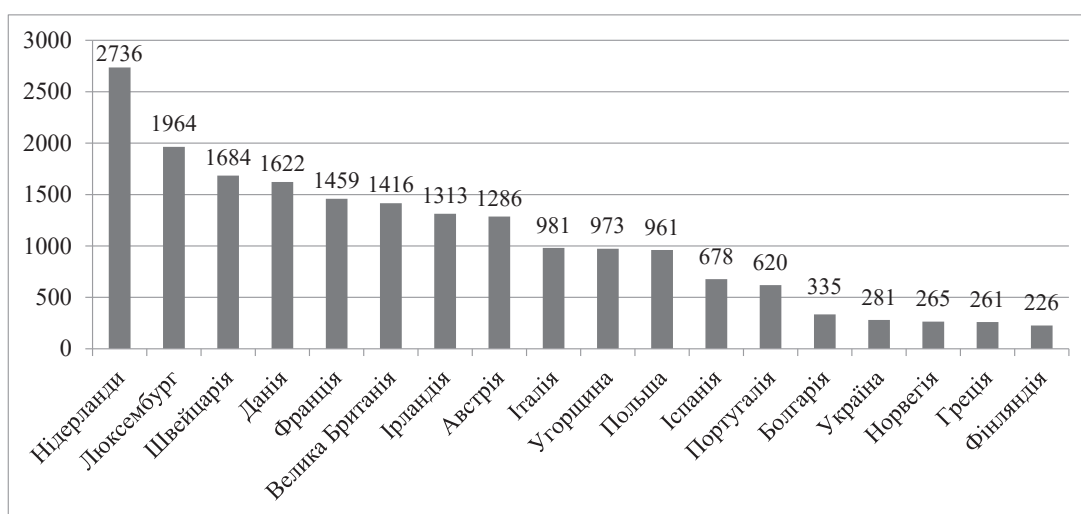


Рис. 12. Щільність автомобільних доріг на 1000 км² території країни у 2020 році

Джерело: [12]

пов'язана з організацією перевезення певного вантажу, його супроводом на всіх етапах, оформленням відповідних документів та вирішенням будь-яких питань.

На сьогоднішній день на українському ринку автомобільних вантажоперевезень існує ряд проблем, які мають бути вирішені для подальшого успішного функціонування даної галузі в контексті європейської інтеграції. По-перше, недостатня розвиненість об'єктів мультимодальних перевезень в Україні, що стає причиною низької конкурентоспроможності вітчизняної продукції на світових ринках (витрати на транспортування можуть складати до 40%). По-друге, недостатня якість вітчизняних транспортних послуг, особливо у міжнародних (експортних) вантажоперевезеннях. По-третє, бюрократичність процедури реєстрації та допуску нових учасників на ринок автомобільних вантажоперевезень.

До невирішених питань інфраструктурного характеру можна віднести:

- технологічну відсталість вітчизняного транспорту, відсутність сучасних технологій та інноваційної транспортної політики, що відповідала б світовим стандартам;
- недосконалу технологію виробництва дорожнього покриття;
- відсутність контролю параметрів і маси транспортних засобів;
- відсутність належного рівня відповідальності за перевищення дозволених параметрів та допустимих значень осових навантажень;
- пересування великогазових автомобілів дорогами загального користування;
- високий рівень фізичного і морального зносу транспортних засобів [14, с. 16].

Поточною проблемою є відсутність налагодженої системи роботи аутсорсингу у даній сфері. Більшість компаній, що володіють вантажем та мають намір його транспортувати, роблять це самостійно за допомогою власних транспортних засобів, тобто має місце бути 1PL (First Party Logistics) рівень логістичного сервісу (логістичний інсорсинг) або віддають даний процес на частковий аутсорсинг із залученням транспортної компанії (2PLрівень). Менше 1% компаній на українському ринку мають право надавати послуги комплексного транспортно-логістичного аутсор-

сингу, тобто зареєстровані як 3PL- та 4PL-провайдери. Головна задача перших – доставка вантажу, проте до їхніх послуг не входять роботи по плануванню логістичного ланцюжка переміщення товару, у свою чергу другі спеціалізуються на логістичному аутсорсингу інтегрованого характеру із виконанням проєктних та планувальних робіт у ланцюжках поставок. Поки що не має офіційних даних про провайдерів рівня 5PL в Україні, що управляють ланцюжками поставок із застосуванням високотехнологічних продуктів ІТ індустрії [13, с. 105].

Варто зазначити, що в Україні є передумови для відкриття нових філій та аутсорсингової роботи багатьох провідних європейських транспортних та брокерських компаній. Цьому може сприяти відносна легкість ведення бізнесу, значна економія на заробітній платі співробітників, сервіс та працюючий офіс 24/7, звільнення від понаднормових виплат та інше. Українська сторона також може отримати власні переваги – більш високі заробітні плати у порівнянні із середньостатистичними вітчизняними, покращення знання іноземних мов, можливість працювати у різних країнах та інше.

Висновки. Європейський ринок автомобільних вантажоперевезень нарощує свої обсяги, долаючи наслідки пандемії COVID-19. Головним фактором його розвитку стають новітні цифрові технології. Відродження ринку автомобільних вантажоперевезень у післявоєнний період в Україні передбачає відновлення діяльності суб'єктів господарювання у сфері транспортування на нових техніко-технологічних засадах. Євроінтеграційний вектор розвитку України передбачає забезпечення доступу до якісних та екологічно-безпечних транспортних послуг, що є неможливим без цифрових трансформаційних змін. LTL-вантажі покликані покращити екологічний стан навколишнього середовища та підвищити ефективність функціонування сфери автомобільних вантажоперевезень в Україні. Цифрові технології можуть стати фактором підвищення конкурентоспроможності даної галузі, зростання ефективності праці та формуванні належної системи контролю на українському ринку автомобільних вантажоперевезень. В умовах євроінтеграції України актуальним залишається питання постійного удосконалення правового підґрунтя в цій сфері.

Список використаних джерел:

1. Козіна К. Г. Оцінювання стану та розвиток регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень : дис. ... канд. екон. наук : 08.00.05. Харків, 2020. 240 с.
2. The Ti, Upply&IRU The European Road Freight Rate Benchmark. URL: <https://www.ti-insight.com/european-road-freight-rate-benchmark-report>
3. Яновицька А. В. Правове регулювання міжнародних вантажних перевезень автомобільним транспортом. *Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ*. 2013. № 3. С. 106–116.
4. Official website of the European Union. URL: https://europa.eu/european-union/index_en
5. 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/ETK.2225-2304.2021.37.161>
6. Trucking: A Performance Assessment Framework for Policymakers / World Bank. 2020. 65 s. URL: <https://openknowledge.worldbank.org>
7. Eurostat: official statistics of the European Union. URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/data/database>
8. Стратегія сталого логістики та План дій для України / Міністерство інфраструктури України. World Bank Group. 2020. 88 с. URL: <https://mtu.gov.ua/files/Logistics.pdf>
9. Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
10. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/>
11. Зелена книга «Ринок міжнародних вантажних автомобільних перевезень». Офіс ефективного регулювання. 2020. 98 с. URL: https://cdn.regulation.gov.ua/dd/ea/a1/34/regulation.gov.ua_GREEN%20PAPER%20On%20International%20Freight%20Road%20Transport.pdf
12. UNCTAD: Statistics. URL: <https://unctad.org/statistics>
13. Швець В. Я., Бойченко М. В. Аутсорсинг в логістиці автомобільних вантажоперевезень в Україні: стан, проблеми та перспективи. *Економічний вісник Донбасу*. 2019. № 3(57). С. 103–108. DOI: [https://doi.org/10.12958/1817-3772-2019-3\(57\)-103-108](https://doi.org/10.12958/1817-3772-2019-3(57)-103-108)

14. Стасюк О. М., Чмирьова Л. Ю., Федяй Н. О. Ринки вантажних та пасажирських перевезень в Україні: проблеми та тенденції. *Ефективна економіка*. 2020. № 9. С. 1–19. URL: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/9_2020/56.pdf. DOI: <https://doi.org/10.32702/2307-2105-2020.9.54>

References:

1. Kozina K. H. (2020) Otsiniuvannia stanu ta rozvytok rehionalnykh rynkiv vantazhnykh avtotransportnykh perevezen [Assessment of the state and development of regional freight road transport markets], abstract of Ph. D. Dissertation. Kharkiv, 240 p.
2. The Ti, Upply&IRU The European Road Freight Rate Benchmark. Available at: <https://www.ti-insight.com/european-road-freight-rate-benchmark-report> (accessed 20 November 2021).
3. Yanovytska A. V. (2013) Pravove rehuliuвання mizhnarodnykh vantazhnykh perevezen avtomobilnym transportom [The legal regulation of the international freight transportation by means of road transport]. *Naukovyi visnyk Lvivskoho derzhavnoho universytetu vnutrishnikh sprav [Scientific Bulletin of the Lviv State University of Internal Affairs]*, no. 3, pp. 106–116.
4. Official website of the European Union. Available at: https://europa.eu/european-union/index_en
5. 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 [The economy of the transport complex]*, vol. 37, pp. 161–176. DOI: <https://doi.org/10.30977/ETK.2225-2304.2021.37.161>
6. Trucking: A Performance Assessment Framework for Policymakers / World Bank. 2020. 65 p. Available at: <https://openknowledge.worldbank.org>
7. Eurostat: official statistics of the European Union. Available at: <https://ec.europa.eu/eurostat/data/database>
8. Ministerstvo infrastruktury Ukrainy. World Bank Group (2020) Stratehiia staloi lohistyky ta Plan dii dlia Ukrainy [The sustainable Logistics Strategy and Action Plan for Ukraine]. Available at: <https://mtu.gov.ua/files/Logistics.pdf>
9. Ofitsiyni sait Derzhavnoi sluzhby statystyky Ukrainy [The Official website of the State Statistics Service of Ukraine]. Available at: <http://www.ukrstat.gov.ua>
10. Ofitsiyni sait Ministerstva infrastruktury Ukrainy [The official website of the Ministry of Infrastructure of Ukraine]. Available at: <https://mtu.gov.ua>
11. Ofis efektyvnoho rehuliuвання (2020) Zelena knyha «Rynok mizhnarodnykh vantazhnykh avtomobilnykh perevezen» [Green book «Market of international road freight transport»]. Available at: https://cdn.regulation.gov.ua/dd/ea/a1/34/regulation.gov.ua_GREEN%20PAPER%20On%20International%20Freight%20Road%20Transport'.pdf
12. UNCTAD: Statistics [Electronic resource]. Available at: <https://unctad.org/statistics>
13. Shvets V. Ya., Boichenko M. V. (2019) Outsorsynh v lohistytsi avtomobilnykh vantazhoperevezen v Ukraini: stan, problemy ta perspektyvy [Outsourcing in the logistics of motor trucking of Ukraine: status, problems, and prospect]. *Ekonomichnyi visnyk Donbasu [The Economic Herald of Donbass]*, no. 3(57), pp. 103–108. DOI: [https://doi.org/10.12958/1817-3772-2019-3\(57\)-103-108](https://doi.org/10.12958/1817-3772-2019-3(57)-103-108)
14. Stasiuk O. M., Chmyrova L.Yu., Fediai N.O. (2020) Rynky vantazhnykh ta pasazhyrskykh perevezen v Ukraini: problemy ta tendentsii [The markets of freight and passenger transport in Ukraine: problems and trends.]. *Efektivna ekonomika [The efficient economy]*, no. 9, pp. 1–19. Available at: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/9_2020/56.pdf. DOI: <https://doi.org/10.32702/2307-2105-2020.9.54>

PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF THE UKRAINIAN ROAD FREIGHT TRANSPORT MARKET: THE EUROPEAN INTEGRATION ASPECT

Summary. The experience of European countries shows that the developed transport infrastructure, such as sufficient number of carriers, reliable communication routes, efficient logistics systems, contributes to the development of national economies and the improvement of the life quality. The development of the country's transport and logistics system is influenced by the level of the development of international cooperation and indicators of the national economy development. Investments, scientific and technological developments in this area contribute to the implementation of the latest approaches to the operation and improvement of the transport and logistics complex. Regulation and support from the public sector contribute to the creation of a proper model of the functioning of this industry and counter monopolization at the national and international levels. The dynamics of modern integration processes is determined precisely by the level of the development of the transport component, owing to which global supply chains and commodity flows are formed. In 2021, the Ukrainian road freight transport market was at the stage of emerging from the crisis caused by the coronavirus disease. But the Russian-Ukrainian war has become a source of new risks for our country. Revival of the road freight transport market in the post-war period involves the restoration of business entities in the field of transportation on new technical and technological bases. The European integration vector of Ukraine's development involves ensuring access to quality and ecologically safe transport services, which is impossible without digital transformational changes. In the conditions of the European integration of Ukraine, the issue of constant improvement of the legal basis in this area remains relevant. Domestic economic science should offer new options for the effective reconstruction of the entire economic complex in Ukraine.

Key words: road freight transportation, transport infrastructure, transport company, motor transport routes, transport and logistics services.