

Ів. Б. Гевко, проф., д-р техн. наук, **М. Д. П'єнтак**, **В. О. Тесля**, доц., канд. техн. наук, **Б. Р. Гевко**, канд. екон. наук, **Р. В. Хорошун**, д-р філос., **Т. Д. Навроцька**, канд. техн. наук
Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя, м. Тернопіль, Україна

Іг.Б. Гевко, доц., канд. техн. наук

Відокремлений підрозділ Національного університету біоресурсів і природокористування України «Бережанський агротехнічний інститут», м. Бережани, Україна
e-mail: gevkoiwan1@ukr.net

Аналіз та перспективи розвитку автотранспортних перевезень в Тернопільській області

У статті проведено комплексне наукове дослідження сучасного стану та перспектив розвитку ринку автотранспортних перевезень у загальнодержавному та регіональному розрізах, зокрема Тернопільської області. На основі системного аналізу статистичних даних за період 2018–2025 років встановлено ключові закономірності трансформації вантажообігу та пасажирообігу в умовах динамічних економічних змін. Досліджено структурні особливості оновлення парку транспортних засобів Тернопільської області, зокрема виявлено специфічні періоди стрімкого зростання реєстрацій автобусів, вантажних автомобілів та сідлових тягачів, що суттєво відрізняються від середньоукраїнських показників. Особливу увагу приділено аналізу сегмента електричного транспорту, який демонструє стабільно високу динаміку росту та стає визначальним вектором екологізації галузі. Проаналізовано стан розвитку супутньої інфраструктури, зокрема мережі автозаправних станцій, як необхідної умови для забезпечення ефективного функціонування транспортної системи. За результатами дослідження обґрунтовано роль автомобільного транспорту як базового елемента логістичної стійкості регіону та визначено перспективні напрями підвищення загальної ефективності експлуатації транспортних засобів за рахунок технологічної модернізації галузі.

автотранспорт, пасажирообіг, вантажообіг, логістична інфраструктура, реєстрація транспортних засобів

Постановка проблеми. Сучасний етап розвитку сфери надання послуг автотранспортних перевезень характеризується високим рівнем динамічності. Зазначена тенденція детермінована актуалізацією потреби у підвищенні ефективності логістичних процесів у різних секторах економіки. Забезпечення вказаних процесів здійснюється суб'єктами господарювання автомобільного транспорту, незалежно від їхньої організаційно-правової форми та форми власності. Крім того, в контексті України слід враховувати динаміку логістичних процесів пов'язану із веденням широкомасштабних військових дій на фронті, яка має вирішальний вплив на розвиток автотранспортних послуг у різних областях України. Вище наведене вимагає детального аналізу основних аспектів діяльності логістичних підприємств автомобільного транспорту як України в цілому, так і окремо Тернопільської області, яка знаходиться відносно віддалено від лінії фронту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Послуги автотранспортних підприємств із перевезень (вантажних та пасажирських) забезпечують ефективне функціонування практично усіх секторів економіки України і їх невід'ємною складовою. Відтак дослідження динаміки їх розвитку забезпечують об'єктивну оцінку існуючого положення справ та можливих змін не лише у даній галузі, а й в економіці держави в цілому.

Питання функціонування та стратегічного розвитку автотранспортних систем постійно перебувають у центрі уваги провідних вітчизняних та закордонних учених. Значний внесок у дослідження теоретико-методологічних засад логістичного управління та економіки автомобільного транспорту зробило багато науковців [1-17]. У працях висвітлювались механізми адаптації транспортних підприємств до ринкових умов та методи підвищення їхньої конкурентоспроможності.

Окремий пласт досліджень присвячений регіональним аспектам розвитку транспортної інфраструктури [1, 2, 7, 9, 10]. Зокрема, у роботах дослідників західного регіону України [7, 9] акцентується увага на необхідності модернізації технічної бази автотранспортних підприємств та впровадження інноваційних рішень для оптимізації вантажних і пасажирських потоків.

У сучасних умовах науковий дискурс зміщується в бік екологізації та цифровізації галузі. Питання впровадження електричного транспорту та розбудови відповідної інфраструктури активно вивчаються в контексті сталого розвитку (Sustainable Development Goals). Дослідники зазначають, що перехід на «зелену» енергію в транспортному секторі є не лише екологічним пріоритетом, а й економічною необхідністю для зниження собівартості перевезень.

Проте, попри наявність ґрунтовних праць, залишаються недостатньо висвітленими питання різких структурних змін у реєстрації транспортних засобів на регіональному рівні під впливом глобальних та локальних кризових явищ. Потребує додаткового вивчення кореляція між стрімким зростанням парку електромобілів та готовністю регіональної інфраструктури до забезпечення їхньої безперебійної експлуатації. Саме ці аспекти, у поєднанні з аналізом динаміки перевезень у Тернопільській області, зумовили актуальність та напрям даного дослідження.

Постановка завдання. Метою даного дослідження є аналіз та перспективи розвитку автотранспортних перевезень в Тернопільській області.

Виклад основного матеріалу. Статистичний аналіз під час військового стану проводити вкрай складно, позаяк багато інформації є закритою, а та, яка з'являється у відкритих джерелах чи державних статистичних органів, часто є неповною чи викривленою. Проте проведений нами аналіз з отриманих відкритих джерел [18-23] демонструє, що автомобільний транспорт зберігає домінуючу роль у логістичній системі держави (табл. 1). Особливо його вага почала зростати під час широкомасштабного вторгнення з 2022 року, коли практично припинились будь-які перевезення авіаційним транспортом, різко знизились перевезення водним транспортом, а також почали скорочуватись, особливо в кінці 2025 та на початку 2026 років перевезення залізничним транспортом, який почав масово піддаватись ворожим атакам.

У таблиці 1 наведено основні зібрані з відкритих джерел [18-23] дані по Україні за видом автомобільний транспорт за 2018-2024 роки. Аналізуючи ці дані можна констатувати, що:

- повних даних по капітальних інвестиціях в пасажирський автомобільний транспорт зібрати не вдалось, проте з наявних даних видно, що за 2024 рік вони були приблизно на тому ж рівні, що й у довоєнний час;

- капітальні інвестиції у вантажний автомобільний транспорт з 2020 року постійно зростають і найбільший стрибок (в 1,86 рази) їх відбувся у 2023 році, що пояснюється значним зростанням важливості автотранспорту у порівнянні з іншими видами транспорту після широкомасштабного вторгнення 2022 року;

- за 2023-2024 роки перевезення вантажів за всіма видами транспорту зросло на 108,0, млн. т, з яких на автомобільним транспорт припало 84,0 млн. т (77,78 %);

- перевезення вантажів автомобільним транспортом у відсотках до загального обсягу перевезень з 2018 року постійно зростає у 2022–2024 роках становить 77 %;

- у 2022-2024 роках зростає вантажообіг автомобільним транспортом (темپ росту у 2024 році склав 106,13 %); проте він не досягає довоєнних показників;
- загалом вантажообіг автомобільним транспортом у відсотках до загального вантажообігу за всіма видами транспорту під час повномасштабного вторгнення різко зріс і за 2023 рік був найвищим за усі аналізовані роки, і становив 30,9 %, що є значно вищим у порівнянні з довоєнними показниками;
- з 2022 року зростає загальний пробіг вантажних автомобілів підприємств (темپ росту у 2024 році склав 106,76 %), проте він не досягає довоєнних показників;
- аналогічна тенденція спостерігається з пасажирообігом, частка якого у загальному пасажирообігу зросла з 39 % до 41 % у 2023-2024 роках. Також наявні дані станом на 01.10.2025 показують, що перевезення пасажирів за всіма видами транспорту становило 1634,9 млн. пас. (2176,2 млн. пас. за 2024 р.), а зокрема автомобільним (автобуси) транспортом 692,7 млн. пас. (915,3 млн. пас. за 2024 р.). Тобто за дев'ять місяців 2025 року частка автомобільного транспорту у загальному пасажирообігу зросла і становила 42 %.

Таблиця 1 – Дані по Україні за видом автомобільний транспорт

Показники	Рік								
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Абс. відх., 2023-2024	Темп росту, %, 2023- 2024
Капітальні інвестиції в пасажирський автомобільний транспорт, млн. грн.	5271,4	4355,0	5189,7	3856,8	-	-	4756,7	-	-
Капітальні інвестиції у вантажний автомобільний транспорт, млн. грн.	5819,6	5240,5	4136,9	4966,1	5500,5	10244,0	10281,7	+37,7	100,37
Перевезення вантажів за всіма видами транспорту, млн. т	1643	1579	1641	1518	902	878	986	+108,0	112,30
Перевезення вантажів загалом автомобільним транспортом, млн. т	1206	1147	1232	1121	695	677	761	+84,0	112,41
Перевезення вантажів автопідприємствами, млн. т	134	190	152	180	79	91	96	+5,0	105,49
Перевезення вантажів автомобільним транспортом у відсотках до загального обсягу перевезень, %	73	73	75	74	77	77	77	0	0,00%
Перевезення вантажів автопідприємствами у відсотках до загального обсягу перевезень, %	8	12	9	12	9	10	10	0	0,00
Вантажообіг за всіма видами транспорту, млрд. т км	361,3	355,0	313,2	304,7	182,4	179,8	204,1	+24,3	113,52
Вантажообіг автомобільним транспортом, млрд. т км	72,1	65,0	65,1	61,8	47,4	55,5	58,9	+3,4	106,13
Вантажообіг реалізований автопідприємствами, млрд. т км	24,0	30,3	27,7	31,7	20,8	25,4	26,6	+1,2	104,72%
Вантажообіг автомобільним транспортом у відсотках до загального вантажообігу за всіма видами транспорту, %	19,9	18,3	20,8	20,3	26,0	30,9	28,8	-2,1	93,20%

Продовження таблиці 1

Загальний пробіг вантажних автомобілів підприємств і організацій України, тис. км	6417750,8	6538066,9	6934526,3	6258757,8	4634632,1	5309702,1	5668726,1	+359024	106,76
Перевезення пасажирів за всіма видами транспорту, млн. пас.	4487	4262	2570	2655	1601	2038	2176	+138,0	106,77
Перевезення пасажирів автомобільним (автобуси) транспортом, млн. чол.	1907	1805	1084	1089	663	803	915	+112,0	113,95
Пасажирообіг за усіма видами транспорту, млрд. пас. км	104,4	107,2	49,0	62,7	31,1	39,4	43,4	+4,0	110,15 %
Пасажирообіг автомобільним (автобуси) транспортом, млрд. пас. км	34,6	33,9	19,1	18,8	12,3	15,4	18,0	+2,6	116,88 %
Пасажирообіг автомобільним (автобуси) транспортом до загального пасажирообігу за всіма видами транспорту, %	33	32	39	30	39	39	41	+2,0	105,13 %
Загальний пробіг пасажирських автобусів підприємств і організацій України, тис. км	2084270,9	2116822,1	1468095,8	1373739,6	813577,7	916031,1	1051699,1	+135668	114,81
Загальна довжина автомобільних доріг, тис. км	161,9	161,9	162,2	161,8	162,2	162,3	162,3	0	0,00%
Довжина автомобільних доріг з твердим покриттям, тис. км	158,5	158,4	158,7	158,4	158,9	159,0	159,0	0	0,00%
Загальна довжина автодоріг державного значення, тис. км	44500,1	44520,4	44555,9	44533,5	45016,6	45691,9	45705,9	+14,0	100,03
Загальна довжина автомобільних доріг місцевого значення, тис. км	113983,6	113955,6	114152,0	113894,5	113855,8	113290,1	113296,3	+6,2	100,01

Джерело: складено авторами на основі статистичних даних України [18-23]

Для наочного відображення динаміки обсягів перевезення вантажів за всіма видами транспорту та автомобільним транспортом загалом в Україні у 2018–2024 роках доцільно використати графічне представлення наведених у таблиці 1 даних (рис. 1). З нього чітко видно, який різкий спад відбувся у 2022 році, під час повномасштабного вторгнення, та подальше поступове зростання частки перевезення вантажів автомобільним транспортом у наступних роках.

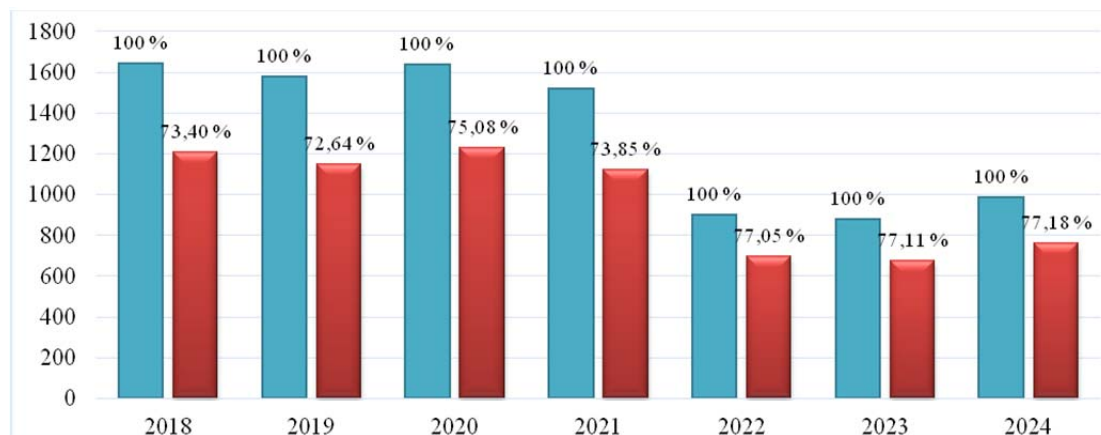


Рисунок 1 - Динаміка обсягів перевезення вантажів за всіма видами транспорту та автомобільним транспортом загалом в Україні (2018–2024 рр.)

Джерело: розроблено авторами

Попри загальне зниження обсягів перевезень за всіма видами транспорту у кризовий період 2022 року (з 1518 млн. т до 902 млн. т), сегмент автомобільних підприємств продемонстрував вищу гнучкість, забезпечивши зростання пасажирообігу у 2024 році на 16,88% порівняно з попереднім роком. Це свідчить про переорієнтацію логістичних ланцюгів на користь автотранспорту через його мобільність та адаптивність.

Також слід відзначити, що загальна довжина автомобільних доріг, як і доріг з твердим покриттям, державного та місцевого значення, за 2018–2024 роки практично не змінювалась.

На відміну від загальнодержавних тенденцій дослідження показників Тернопільської області виявило певні особливості (табл. 2) [24–30]. Загальна довжина автомобільних доріг, як і доріг з твердим покриттям, в області за 2018–2024 роки не зазнала змін, як і загалом по Україні. Аналогічні тенденції спостерігаються по вантажообігу, який на 2024 рік незначно впав і практично залишається на рівні довоєнних показників, й становить 1256,0 млн. т км.

Таблиця 2 – Дані по Тернопільській області за видом автомобільний транспорт

Показники	Рік						
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Загальна довжина автомобільних доріг, тис. км	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
Довжина автомобільних доріг з твердим покриттям, тис. км	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
Вантажообіг, млн. т км	1381,1	1229,7	1391,5	1333,1	-	-	1256,0
Обсяги перевезення вантажів, тис. т	18427,1	16209,3	18620,2	17986,8	2609,0	2873,5	3295,4
Перевезено пасажирів, тис. пас.	45,1	47,4	31,9	36,3	40,6	45,0	-
Пасажирообіг, млн. пас. км	786,6	823,6	537,7	580,8	783,1	-	-

Джерело: статистичні відомості надані Головним сервісним центром МВС на запит ГО «Альянс автомобільного транспорту» (№ 469 від 20.10.2025)

Аналізуючи наявні дані [24–30] обсягів перевезення вантажів по Тернопільській області (табл. 2) можна зробити висновок, що вони становлять незначну частину від довоєнних часів. Так обсягів перевезення вантажів за 2022 рік становлять лише 14 % від обсягів перевезення у 2020 році (найвищий за аналізований період), 15,4 % за 2023 рік і 17,7 % за 2024 рік. Проте спостерігається чітка тенденція до його зростання. Також слід звернути увагу на те, що аналізовані дані під час повномасштабного вторгнення можуть бути спотворені у порівнянні з 2021 роком і не відображати дійсності. Що стосується пасажирообігу, то він у 2022 році у порівнянні з 2021 роком навпаки зростає в 1,27 рази, а за наступні роки дані не вдалось отримати. Також з 2020 по 2023 роки відбувається стабільний ріст перевезення пасажирів.

Аналізуючи дані вантажоперевезень у Тернопільській області за 2018–2024 роках (рис. 2), можна зробити висновок, що в області відбувались аналогічні до загальноукраїнських тенденцій зміни обсягів перевезення вантажів.

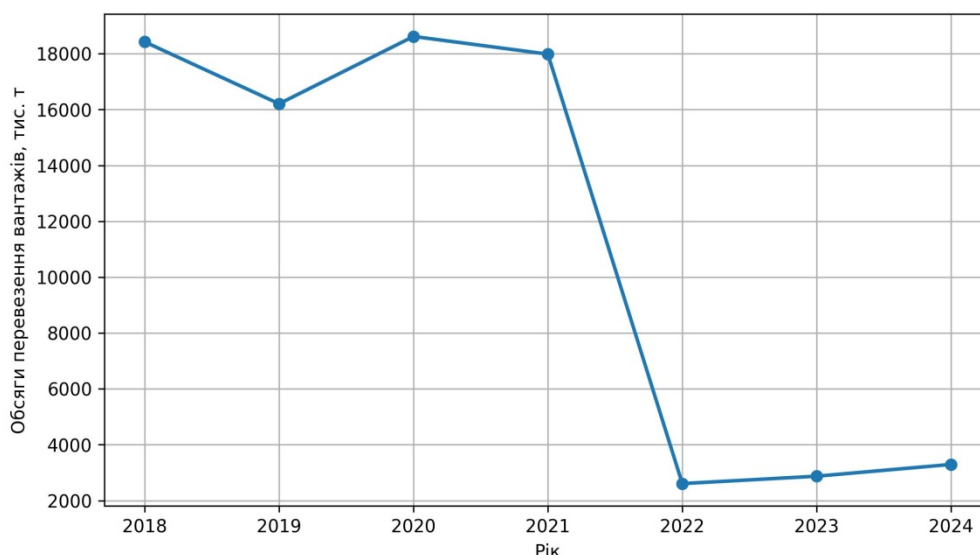


Рисунок 2 - Динаміка обсягів перевезення вантажів автомобільним транспортом у Тернопільській області (2018–2024 рр.)

Джерело: розроблено авторами

Розвиток автотранспортного парку характеризується високою інтенсивністю динамічних змін, що притаманно всім сегментам ринку: пасажирським, вантажним та легковим транспортним засобам. Зокрема, в останні роки зафіксовано стрімке зростання частки електричних транспортних засобів (BEV). Примітно, що процес електромобілізації зберігає позитивну динаміку в Україні навіть в умовах дії воєнного стану, що свідчить про стійкість даного тренду до дестабілізуючих зовнішніх чинників. Трансформація структури автопарку детермінована комплексною взаємодією низки факторів, серед яких ключове значення мають: специфіка логістичних процесів у воєнний період, економічна доцільність експлуатації, показники ремонтпридатності, а також еволюція споживчих пріоритетів [12, 13, 15, 17]. Для виконання дослідження нами використано статистичні відомості, надані Головним сервісним центром МВС на запит ГО «Альянс автомобільного транспорту» (№ 469 від 20.10.2025) [31]. У таблицях 3 – 5 систематизовано дані щодо первинної реєстрації транспортних засобів за період 2019–2025 рр. Статистичний аналіз охоплює кількісні показники пасажирського (автобуси) та вантажного (в т.ч. сідельні тягачі) транспорту, а також динаміку поповнення парку електромобілів. Порівняльна характеристика проведена у регіональному (Тернопільська область) та загальнодержавному масштабах.

Так, в таблиці 3 наведені порівняльні дані за 2019-2025 рр. по реєстрації автотранспортних засобів за типом конструкції «Автобус» (відповідно до положень статті 1 Закону України «Про автомобільний транспорт»: автобус – це транспортний засіб, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення пасажирів з кількістю місць для сидіння більше ніж дев'ять з місцем водія включно).

Таблиця 3 – Реєстрація автотранспортних засобів для перевезення пасажирів

Показники	Рік						Станом на 01.10.2025
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
Україна	3364	2407	2763	2172	2981	2459	1927
Тернопільська область	80	40	50	117	136	98	86 (прогноз до кінця року - 98)

Джерело: [31]

Динаміка реєстрації автобусів у Тернопільській області порівняно із загальнодержавними показниками представлена на рисунку 3.

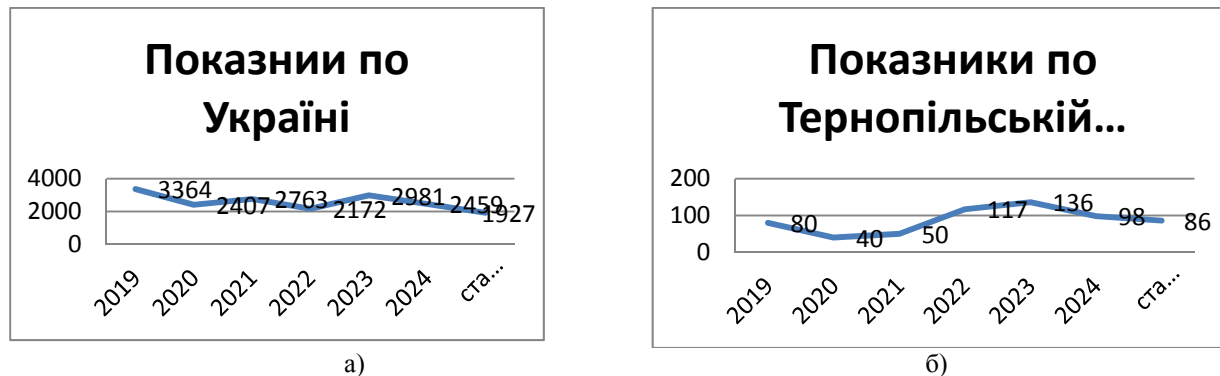


Рисунок 3 – Динаміка реєстрації автотранспортних засобів для перевезення пасажирів за 2019–2025 рр.: а) Україна; б) Тернопільська область

Джерело: розроблено авторами

Результати аналізу динаміки реєстрацій свідчать, що у період, який передував повномасштабній військовій агресії РФ, на загальнодержавному рівні простежувалася стійка тенденція до зростання кількості реєстраційних операцій. У 2022 році зафіксовано різку регресію показників, що безпосередньо зумовлено окупацією значної частини територій України. Наступний 2023 рік характеризувався компенсаторним зростанням, після чого у 2024–2025 роках відбулася стабілізація з тенденцією до зниження інтенсивності реєстрацій. На відміну від загальноукраїнських трендів, динаміка у Тернопільській області має специфічні відмінності. Зокрема, у 2022 році спостерігалася аномальне зростання кількості реєстрацій транспортних засобів (понад двократне збільшення відносно попереднього періоду) із подальшою позитивною прогресією у 2023 році. Починаючи з 2023 року, вектори розвитку регіонального та загальнодержавного ринків синхронізувалися. Різке збільшення показників у Тернопільській області впродовж 2022 року детерміновано демографічними чинниками, а саме: значною концентрацією внутрішньо переміщених осіб із зони активних бойових дій та тимчасово окупованих територій. Це зумовило зростання попиту на транспортне забезпечення для внутрішньообласних перевезень та транскордонної логістики.

Динаміку реєстрації вантажних транспортних засобів в Україні та Тернопільській області за 2019-2025 роки представлено в табл. 4 та на рис. 2 (відповідно до положень статті 1 Закону України «Про автомобільний транспорт» «Автомобіль вантажний – це автомобіль, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення вантажів».

Таблиця 4 - Реєстрація вантажних автотранспортних засобів

Показники	Рік						
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Станом на 01.10.2025
Україна	48994	42819	45397	42215	43868	38115	26688
Тернопільська область:	1284	1098	1124	1541	1501	1286	882
- в т.ч. сідловий тягач	476	363	306	690	651	396	205

Джерело: [31]

Динаміка реєстрації вантажних автотранспортних засобів у Тернопільській області порівняно із загальнодержавними показниками представлена на рисунку 4.

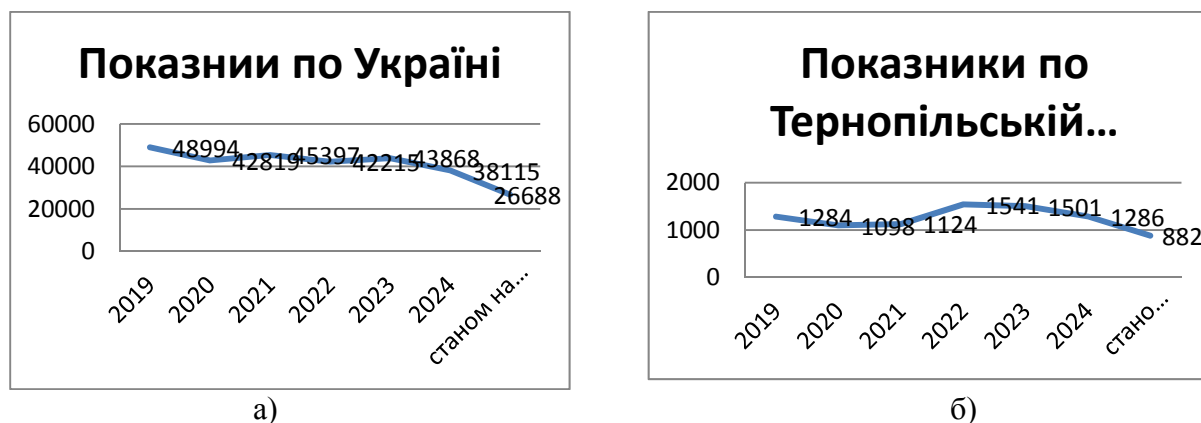


Рисунок 4 - Динаміка реєстрації вантажних автотранспортних засобів за 2019–2025 рр.:
а) Україна; б) Тернопільська область

Джерело: розроблено авторами

Схожий вектор розвитку простежується і в сегменті вантажних автотранспортних засобів. Так, у 2022 році на тлі загальнодержавної регресії обсягів реєстрації вантажного автотранспорту, у Тернопільській області зафіксовано протилежну динаміку - інтенсивне зростання показників (коефіцієнт зростання склав понад 1,37). Протягом 2023 року спостерігалася певна стабілізація ринку: загальноукраїнський показник продемонстрував незначну позитивну динаміку, тоді як у регіональному вимірі (Тернопільська область) відбулася корекція у бік зменшення на 40 одиниць. Період 2024–2025 рр. позначився синхронним зниженням інтенсивності реєстраційних процесів як на загальнодержавному, так і на регіональному рівнях, що може свідчити про насичення ринку або зміну кон'юнктури вантажних перевезень.

В таблиці 5 та на рисунку 5 наведені дані реєстрації електричних транспортних засобів (BEV) в Україні та Тернопільській області за 2019-2025 роки.

Таблиця 5 - Реєстрація електричних транспортних засобів (BEV)

Показники	Рік						
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Станом на 01.10.2025
Україна	7709	7504	9003	13923	37978	52625	56927
Тернопільська область	168	134	317	811	1631	1894	1982 (прогноз до кінця року - 2256)

Джерело: [31]

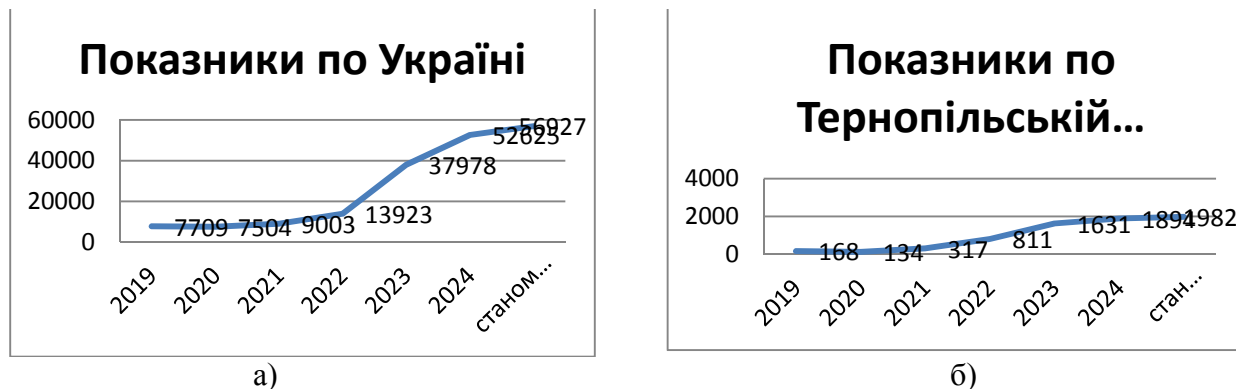


Рисунок 5 - Динаміка реєстрації електричних транспортних засобів за 2019–2025 рр.:
а) Україна; б) Тернопільська область

Джерело: розроблено авторами

Графічна інтерпретація результатів підтверджує стійку тенденцію до екологізації автотранспортного парку. У Тернопільській області чисельність електричних транспортних засобів (BEV) продемонструвала суттєву позитивну динаміку: зі 168 одиниць у 2019 році до прогностичного показника у 2256 одиниць у 2025 році. Аналогічна тенденція спостерігається і в Україні загалом. На відміну від сегментів пасажирського та вантажного транспорту з двигунами внутрішнього згоряння (ДВЗ), де спостерігалася волатильність показників, ринок електромобілів як у регіональному, так і в загальнодержавному масштабах характеризується стабільним експоненційним зростанням протягом усього досліджуваного періоду. Зазначена тенденція детермінована низкою економічних та експлуатаційних чинників. По-перше, вагомою перевагою є низька вартість енергоносія порівняно з традиційними видами палива. По-друге, високий рівень ремонтпридатності та конструктивна простота силових агрегатів мінімізують витрати на технічне обслуговування. Ключовим стимулюючим фактором виступає державна політика сприяння імпорту екологічного транспорту, зокрема застосування преференційного режиму оподаткування. Різке зростання обсягів реєстрації в останні роки зумовлене дією нульової ставки ввізного мита та звільненням від сплати ПДВ. Також очікуване скасування зазначених пільг у 2026 році виступало додатковим драйвером споживчого попиту в поточному періоді (ефект випереджальної купівлі). Це обґрунтовує необхідність розвитку мережі Е-АЗС, яких у регіоні вже налічується дещо 169 одиниць, а в цілому на території України - 5249 станцій.

Загалом дослідження показників Тернопільської області виявило специфічні тенденції, що відрізняються від загальнодержавних. Зокрема, у 2022 році зафіксовано різке зростання реєстрації транспортних засобів:

- Пасажирський транспорт: кількість реєстрацій автобусів зросла у 2,3 рази порівняно з 2021 роком (зі 50 до 117 одиниць). Це зумовлено зростанням потреби у внутрішньообласних та міжнародних перевезеннях у західному регіоні.
- Вантажний сегмент: спостерігалася зростання реєстрацій вантажних транспортних засобів на 37% (з 1124 до 1541 одиниць) та сідлових тягачів (з 306 до 690 одиниць). Такі показники підтверджують статус області як важливого транзитного та логістичного вузла.
- Найбільш стійким до зовнішніх факторів виявився сегмент електромобілів. У Тернопільській області кількість реєстрацій транспортних засобів із типом палива «Електро» демонструє експоненціальне зростання: зі 168 одиниць у 2019 році до прогнозованого показника 2256 одиниць у 2025 році. Ця тенденція підкріплюється розвитком інфраструктури - станом на кінець 2025 року в області функціонує 169 заправних станцій, яких, на жаль, ще є досить мала кількість. Основними стимулами є економічна ефективність експлуатації, простота технічного обслуговування та державна підтримка через податкові пільги.

Висновки. Аналізуючи дані по Україні за 2018-2024 роки можна констатувати, що автомобільний транспорт залишається фундаментом логістичної системи України, забезпечуючи понад 75% вантажних перевезень (за 2023-2024 роки перевезення вантажів за всіма видами транспорту зросло на 108,0, млн. т, з яких на автомобільним транспорт припало 84,0 млн. т, тобто 77,78 %). Також у 2022-2024 роках зростає вантажообіг автомобільним транспортом (темп росту у 2024 році склав 106,13 %); проте він не досягає довоєнних показників. Загалом вантажообіг автомобільним транспортом у відсотках до загального вантажообігу за всіма видами транспорту під час повномасштабного вторгнення різко зріс і за 2023 рік був найвищим за усі

аналізовані роки, і становив 30,9 %, що є значно вищим у порівнянні з довоєнними показниками.

Аналогічна тенденція спостерігається з пасажирообігом, частка якого у загальному пасажирообігу зросла з 39 % до 41 % у 2023-2024 роках. Також наявні дані станом на 01.10.2025 показують, що перевезення пасажирів за всіма видами транспорту становило 1634,9 млн. пас. (2176,2 млн. пас. за 2024 р.), а зокрема автомобільним (автобуси) транспортом 692,7 млн. пас. (915,3 млн. пас. за 2024 р.). Тобто за дев'ять місяців 2025 року частка автомобільного транспорту у загальному пасажирообігу зросла і становила 42 %.

Розвиток автомобільних перевезень сприяв зростанню капітальних інвестицій у вантажний автомобільний транспорт. Так з 2020 року вони постійно зростають і найбільший стрибок (в 1,86 рази) їх відбувся у 2023 році, що пояснюється значним зростанням важливості автотранспорту у порівнянні з іншими видами транспорту після широкомасштабного вторгнення 2022 року.

У регіональному розрізі виявлено аномальне зростання реєстрації вантажного та пасажирського транспорту в Тернопільській області в період 2022–2023 років, що свідчить про зміщення логістичних центрів тяжіння у Західний регіон України. Зокрема, у 2022 році зафіксовано різке зростання реєстрації транспортних засобів. Зокрема пасажирського автотранспорту, де кількість реєстрацій автобусів зросла у 2,3 рази порівняно з 2021 роком (зі 50 до 117 одиниць). Також вантажного автотранспорту, де спостерігалось зростання реєстрацій вантажних транспортних засобів на 37% (з 1124 до 1541 одиниці) та сідлових тягачів (з 306 до 690 одиниць). А також найбільш стійким до зовнішніх факторів виявився сегмент електромобілів. У Тернопільській області кількість реєстрацій транспортних засобів із типом палива «Електро» демонструє експоненціальне зростання: зі 168 одиниць у 2019 році до прогнозованого показника 2256 одиниць у 2025 році.

Також, встановлено сталу тенденцію до електрифікації автопарку як в Україні, так і зокрема у Тернопільській області. Ріст реєстрацій електромобілів не уповільнився навіть під впливом війни, що робить цей напрям найбільш перспективним для інвестицій у інфраструктуру.

Список літератури

1. Аулін В. В., Голуб Д. В. Теоретичне обґрунтування прогнозування розподілу попиту пасажирів на послуги різних типів міського транспорту. *Вісник ЖДТУ*. 2014. № 2(69). С.16-20.
2. Aulin V., Hrynkiv A., Lyashuk O., Vovk Y., Lysenko S., Holub D., Zamota T., Pankov A., Sokol M., Ratynskiy V., Lavrentieva O. Increasing the functioning efficiency of the working warehouse of the “Uvk Ukraine” company transport and logistics center. *Scientific Letters of the University of Zilina*. 2020. 22(2). Pp. 3-14.
3. Aulin V., Lyashuk O., Pavlenko O., Velykodnyi, D., Hrynkiv, A., Lysenko, S., Holub, D., Vovk, Y., Dzyura, V., Sokol, M. Realization of the logistic approach in the international cargo delivery system. *Scientific Letters of the University of Zilina*. 2019. 21(2). Pp. 3-12.
4. Філімоніхіна І. І., Семенюта М. Ф., Якименко С. М. Прогнозування показників пасажирських перевезень на автомобільному транспорті. *Центральноукраїнський науковий вісник. Технічні науки. Випуск № 9(40) II. Кропивницький*. 2024. С. 219-229. DOI: [https://doi.org/10.32515/2664-262X.2024.9\(40\).2.219-229](https://doi.org/10.32515/2664-262X.2024.9(40).2.219-229)
5. Загорянський В. Г. Застосування статистичних методів наукових досліджень при обстеженні пасажиропотоків міського автомобільного транспорту. *Центральноукраїнський науковий вісник. Технічні науки. Випуск № 6(37) II. Кропивницький*. 2022. С. 82-89. DOI: [https://doi.org/10.32515/2664-262X.2022.6\(37\).2.82-89](https://doi.org/10.32515/2664-262X.2022.6(37).2.82-89)
6. Корнійко Я., Валявська Н., Міхеєв О. Аналіз сучасного стану транспортної галузі України у розрізі вантажних перевезень. *Економіка та суспільство*, (70). 2024. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-70-70>.

7. Фалович Н. М., Фалович В. А., Шевчук О. С., Попович П. В., Прогній П. Б., Мельниченко В. В. Логістична інфраструктура Тернопільської області. *Центральноукраїнський науковий вісник. Технічні науки. Випуск № 5(36) II. Кропивницький.* 2022. С. 274-283. DOI: [https://doi.org/10.32515/2664-262X.2022.5\(36\).2.274-283](https://doi.org/10.32515/2664-262X.2022.5(36).2.274-283)
8. 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/2023/23ddvuvs.pdf>
9. Попович П. В., Маяк М. М., Розум Р. І., Буряк М. В., Березька К. М., Коваль Ю. Б., Мишко С. А. Дослідження стану транспортної інфраструктури міста Тернополя. *Центральноукраїнський науковий вісник. Технічні науки.* 2023. Вип. 7(38), ч.ІІ. С. 243-249. DOI: [https://doi.org/10.32515/2664-262X.2023.7\(38\).2.243-249](https://doi.org/10.32515/2664-262X.2023.7(38).2.243-249).
10. Плекан У. М., Ляшук О. Л., Рожко Н. Я., Цьонь О. П. Удосконалення соціальної функції транспортної галузі України. *Центральноукраїнський науковий вісник. Технічні науки. Випуск № 6(37) I. Кропивницький.* 2022. С. 157-166. DOI: [https://doi.org/10.32515/2664-262X.2022.6\(37\).1.157-166](https://doi.org/10.32515/2664-262X.2022.6(37).1.157-166)
11. Техніко-економічне обґрунтування інженерних рішень на СТО та АТП : Навчальний посібник / укладачі : Гевко І.Б., Ляшук О.Л., Луциків І.В., Плекан У.М., Клендій В.М. Тернопіль : Вид-во ТНТУ імені Івана Пулюя, 2021. 276 с.
12. Смерічевська, С., Штик, Ю., Стріжов, О. Аналіз стану і тенденції розвитку транспортної інфраструктури України. *Цифрова економіка та економічна безпека.* 2023. № 9 (09). С. 56–62. DOI: <https://doi.org/10.32782/dees.9-10>.
13. Накалюжна А. О., Устіловська А. С. Транспортна галузь України: виклики, трансформації та перспективи розвитку в умовах війни та цифрової ери. *Вісник економіки транспорту і промисловості* № 90, 2025. С. 181-189. DOI: <https://doi.org/10.18664/btie.90.337363>
14. Шевчук О. А., Гайванович Н. В. Сучасний стан, проблеми та перспективи розвитку морських вантажних перевезень в Україні та світі. *Економічний вісник Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут».* 2023. № 25. С. 59–64. URL: <https://doi.org/10.20535/2307-5651.25.2023.278603>.
15. Гнедіна К. В., Нагорний П. В. Ринок вантажних перевезень в Україні: аналіз сучасного стану, виклики воєнного часу та перспективи розвитку. *Підприємництво і торгівля.* 2023. №38. С. 19-28/ DOI: <https://doi.org/10.32782/2522-1256-2023-38-03>.
16. Томчук О., Головченко Я. Аналітична оцінка послуг вантажних перевезень в умовах воєнного стану. *Економіка та суспільство.* 2023. № 53. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-53-90> (дата звернення: 16.01.2025).
17. Гусев Ю., Циганок О., Вечір К., Біроваш М. Галузеві тренди. Стан логістичної галузі в Україні: тренди та особливості. *Kyivstar Business Hub – корпоративний блог для бізнесу.* 2024. URL: <https://hub.kyivstar.ua/articles/galuzevi-trendi-stan-logistichnoyi-galuzi-v-ukrayini-trendi-ta-osoblivosti> (дата звернення: 16.01.2025).
18. Транспорт України 2019 Статистичний збірник. За редакцією Ірини Петренко. *Державна служба статистики України.* Київ, 2020. С. 113.
19. Транспорт України 2020 Статистичний збірник. За редакцією Ірини Петренко. *Державна служба статистики України.* Київ, 2021. С. 114.
20. Транспорт України 2021 Статистичний збірник. За редакцією Ірини Петренко. *Державна служба статистики України.* Київ, 2022. С. 112.
21. Транспорт України 2022 Статистичний збірник. За редакцією Ірини Петренко. *Державна служба статистики України.* Київ, 2023. С. 96.
22. Транспорт України 2023 Статистичний збірник. За редакцією Ірини Петренко. *Державна служба статистики України.* Київ, 2024. С. 92.
23. Транспорт України 2024 Статистичний збірник. За редакцією Ірини Петренко. *Державна служба статистики України.* Київ, 2025. С. 92.
24. Статистичний щорічник Тернопільської області за 2018 рік. За редакцією Андрія Чорного. *Головне управління статистики у Тернопільській області.* Тернопіль, 2019. С.272-277
25. Статистичний щорічник Тернопільської області за 2019 рік. За редакцією Андрія Чорного. *Головне управління статистики у Тернопільській області.* Тернопіль, 2020. С.272-276
26. Статистичний щорічник Тернопільської області за 2020 рік. За редакцією Андрія Чорного. *Головне управління статистики у Тернопільській області.* Тернопіль, 2021. С.261-265
27. Статистичний щорічник Тернопільської області за 2021 рік. За редакцією Андрія Чорного. *Головне управління статистики у Тернопільській області.* Тернопіль, 2022. С.233-235

28. Статистичний щорічник Тернопільської області за 2022 рік. За редакцією Андрія Чорного. *Головне управління статистики у Тернопільській області*. Тернопіль, 2023. С.208-210
29. Статистичний щорічник Тернопільської області за 2023 рік. За редакцією Андрія Чорного. *Головне управління статистики у Тернопільській області*. Тернопіль, 2024. С.181-184
30. Головне управління статистики у Тернопільській області (дані за 2024 р) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.te.ukrstat.gov.ua/statinfoTZ.html>
31. Гевко І. Б., Гевко Б. Р., Цюнь О. П., Навроцька Т. Д., П'єнтак М. Д. Динаміка структурних змін парку автотранспортних засобів за окремими типами в Тернопільській області. *Збірник матеріалів Міжнародної науково-практичної конференції «Інноваційні технології розвитку та ефективності функціонування автомобільного транспорту» (19 -21 листопада 2025 р.)*. Кропивницький: ЦНТУ. 2025. С. 7-8.

References

1. Aulin, V. V., & Holub, D. V. (2014). Theoretical substantiation of forecasting the distribution of passenger demand for services of various types of urban transport. *Visnyk of ZhDTU*, 2(69), 16-20.
2. Aulin, V., Hryniv, A., Lyashuk, O., Vovk, Y., Lysenko, S., Holub, D., Zamota, T., Pankov, A., Sokol, M., Ratynskiy, V., & Lavrentieva, O. (2020). Increasing the functioning efficiency of the working warehouse of the “Uvk Ukraine” company transport and logistics center. *Scientific Letters of the University of Zilina*, 22(2), 3-14.
3. Aulin, V., Lyashuk, O., Pavlenko, O., Velykodnyi, D., Hryniv, A., Lysenko, S., Holub, D., Vovk, Y., Dzyura, V., & Sokol, M. (2019). Realization of the logistic approach in the international cargo delivery system. *Scientific Letters of the University of Zilina*, 21(2), 3-12.
4. Filimonikhina, I. I., Semenyuta, M. F., & Yakymenko, S. M. (2024). Forecasting of passenger transport indicators in road transport. *Central Ukrainian Scientific Bulletin. Technical Science*, 9(40), II, 219-229. DOI: [https://doi.org/10.32515/2664-262X.2024.9\(40\).2.219-229](https://doi.org/10.32515/2664-262X.2024.9(40).2.219-229)
5. Zahoryanskyi, V. H. (2022). Application of statistical methods of scientific research in the survey of passenger flows of urban road transport. *Central Ukrainian Scientific Bulletin. Technical Sciences*, 6(37), 82-89. DOI: [https://doi.org/10.32515/2664-262X.2022.6\(37\).2.82-89](https://doi.org/10.32515/2664-262X.2022.6(37).2.82-89)
6. Korniiiko, Ya., Valiavska, N., & Mikheiev, O. (2024). Analysis of the current state of the transport industry of Ukraine in terms of freight transport. *Economy and Society*, (70). DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-70-70>.
7. Falovych, N. M., Falovych, V. A., Shevchuk, O. S., Popovych, P. V., Prohniy, P. B., & Melnychenko, V. V. (2022). Logistics infrastructure of the Ternopil region. *Central Ukrainian Scientific Bulletin. Technical Sciences*, 5(36), II, 274-283. DOI: [https://doi.org/10.32515/2664-262X.2022.5\(36\).2.274-283](https://doi.org/10.32515/2664-262X.2022.5(36).2.274-283)
8. 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*, Vol. 2 (29), 48-60. URL: <http://sepd.tntu.edu.ua/images/stories/pdf/2023/23ddvuvs.pdf>
9. Popovych, P. V., Mayak, M. M., Rozum, R. I., Buryak, M. V., Berezka, K. M., Koval, Y. B., & Myshko, S. A. (2023). Research on the state of transport infrastructure of the city of Ternopil. *Central Ukrainian Scientific Bulletin. Technical Sciences*, Vol. 7(38), II, 243-249. DOI: [https://doi.org/10.32515/2664-262X.2023.7\(38\).2.243-249](https://doi.org/10.32515/2664-262X.2023.7(38).2.243-249).
10. Plekan, U. M., Lyashuk, O. L., Rozhko, N. Y., & Tson, O. P. (2022). Improvement of the social function of the transport industry of Ukraine. *Central Ukrainian Scientific Bulletin. Technical Sciences*, 6(37), I, 157-166. DOI: [https://doi.org/10.32515/2664-262X.2022.6\(37\).1.157-166](https://doi.org/10.32515/2664-262X.2022.6(37).1.157-166)
11. Hevko, I.B., Lyashuk, O.L., Lutsykiv, I.V., Plekan, U.M., & Klendii, V.M. (2021). Technical and economic substantiation of engineering solutions at service stations and motor transport enterprises: Study guide . Ternopil: TNTU named after Ivan Puluj Publishing House .
12. Smerichevska, S., Shtyk, Y., & Strizhov, O. (2023). Analysis of the state and development trends of the transport infrastructure of Ukraine. *Digital Economy and Economic Security*, 9 (09), 56–62. DOI: <https://doi.org/10.32782/dees.9-10>.
13. Nakaliuzhna, A. O., & Ustilovska, A. S. (2025). Transport industry of Ukraine: challenges, transformations and development prospects in the conditions of war and the digital era. *Bulletin of Transport Economics and Industry*, 90, 181-189. DOI: <https://doi.org/10.18664/btie.90.337363>
14. Shevchuk, O. A., & Haivanovych, N. V. (2023). Current state, problems and prospects for the development of maritime freight transport in Ukraine and the world. *Economic Bulletin of the National Technical University of Ukraine "Kyiv Polytechnic Institute"*, 25, 59–64. URL: <https://doi.org/10.20535/2307-5651.25.2023.278603>.

15. Hnedina, K. V., & Nahorny, P. V. (2023). Freight transport market in Ukraine: analysis of the current state, wartime challenges and development prospects. *Entrepreneurship and Trade*, 38, 19-28. DOI: <https://doi.org/10.32782/2522-1256-2023-38-03>.
16. Tomchuk, O., & Holovchenko, Y. (2023). Analytical assessment of freight transport services under martial law. *Economy and Society*, 53. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-53-90> (date of access: 16.01.2025).
17. Husiev, Y., Tsyhanok, O., Vechir, K., & Birovash, M. (2024). Industry trends. The state of the logistics industry in Ukraine: trends and features. Kyivstar Business Hub – corporate blog for business. URL: <https://hub.kyivstar.ua/articles/galuzevi-trendi-stan-logistichnoyi-galuzi-v-ukrayini-trendi-ta-osoblivosti> (date of access: 16.01.2025).
18. Transport of Ukraine 2019 Statistical Publication. Edited by Iryna Petrenko. State Statistics Service of Ukraine. Kyiv, 2020. P. 113.
19. Transport of Ukraine 2020 Statistical Publication. Edited by Iryna Petrenko. State Statistics Service of Ukraine. Kyiv 2021. P. 114.
20. Transport of Ukraine 2021 Statistical Publication. Edited by Iryna Petrenko. State Statistics Service of Ukraine. Kyiv 2022. P. 112.
21. Transport of Ukraine 2022 Statistical Publication. Edited by Iryna Petrenko. State Statistics Service of Ukraine. Kyiv 2023. P. 96.
22. Transport of Ukraine 2023 Statistical Publication. Edited by Iryna Petrenko. State Statistics Service of Ukraine. Kyiv 2024. P. 92.
23. Transport of Ukraine 2024 Statistical Publication. Edited by Iryna Petrenko. State Statistics Service of Ukraine. Kyiv 2025. P. 92.
24. Statistical Yearbook of Ternopil Region for 2018. Edited by Andriy Chornyi. Main Department of Statistics in Ternopil Region. Ternopil, 2019. Pp. 272-277
25. Statistical Yearbook of Ternopil Region for 2019. Edited by Andriy Chornyi. Main Department of Statistics in Ternopil Region. Ternopil, 2020. Pp. 272-276
26. Statistical Yearbook of Ternopil Region for 2020. Edited by Andriy Chornyi. Main Department of Statistics in Ternopil Region. Ternopil, 2021. Pp. 261-265
27. Statistical Yearbook of Ternopil Region for 2021. Edited by Andriy Chornyi. Main Department of Statistics in Ternopil Region. Ternopil, 2022. Pp. 233-235
28. Statistical Yearbook of Ternopil Region for 2022. Edited by Andriy Chornyi. Main Department of Statistics in Ternopil Region. Ternopil, 2023. Pp. 208-210
29. Statistical Yearbook of Ternopil Region for 2023. Edited by Andriy Chornyi. Main Department of Statistics in Ternopil Region. Ternopil, 2024. Pp. 181-184
30. Main Department of Statistics in Ternopil Region (data for 2024) [Online resource]. – Access mode: <https://www.te.ukrstat.gov.ua/statinfoTZ.html>
31. Hevko, I. B., Hevko, B. R., Tson, O. P., Navrotska, T. D., & Pientak, M. D. (2025). Dynamics of structural changes in the vehicle fleet by specific types in the Ternopil region. *Proceedings of the International Scientific and Practical Conference «Innovative Technologies for the Development and Efficient Operation of Road Transport»* (November 19-21, 2025). Kropyvnytskyi: Central Ukrainian National Technical University. 2025. Pp. 7-8.

Ivan Hevko, Prof., DSc., **Mariia Pientak**, **Volodymyr Teslia**, Assoc. Prof., PhD tech. sci., **Bohdan Hevko**, PhD econ. sci., **Roman Khoroshun**, Assoc. Prof., PhD tech. sci., **Tetyana Navrotskaya**, PhD tech. sci.
Ternopil National Technical University named after Ivan Pulyu, Ternopil, Ukraine

Igor Hevko, Assoc. Prof., PhD tech. sci.

Berezhany Professional College of the National University of Life Resources and Environmental Management of Ukraine, Berezhany, Ukraine

Analysis and Development Outlook for Road Transportation Services in Ternopil Region

The article is devoted to a comprehensive analysis and determination of the development prospects for road transport in Ukraine, specifically focusing on the Ternopil region. The study covers the period from 2018 to 2025 and is based on a systematic analysis of open statistical data, which allows for the identification of key patterns in the transformation of freight and passenger turnover under dynamic economic and socio-political shifts. Special attention is paid to the structural aspects of fleet renewal, including the registration of passenger and freight vehicles, the development of the Battery Electric Vehicle (BEV) segment, and the impact of regional infrastructure on transport efficiency.

At the current stage of development, the road transport sector exhibits high dynamism and flexibility, driven by the need to optimize logistic processes across various economic sectors and the adaptation of enterprises to crisis phenomena, particularly the full-scale military invasion. Road transport serves as a core element of the logistics system, ensuring mobility and continuity of operations even under challenging conditions. In Ukraine, road transport dominates the freight structure, accounting for over 75% of total freight volume. This trend is corroborated by statistical data for 2023–2024, when freight transportation across all modes increased by 108 million tons, of which road transport accounted for 84 million tons. Analysis of road freight turnover as a percentage of total freight turnover indicates an increase in share from 26% in 2022 to 30.9% in 2023, which is significantly higher than pre-war levels.

Passenger transportation also demonstrates a steady positive dynamic: the share of road transport in total passenger turnover rose from 39% to 41% during 2023–2024. As of October 1, 2025, passenger transportation across all modes totaled 1,634.9 million passengers, with 692.7 million (42%) carried by road (buses). These figures underscore the vital role of road transport in ensuring population mobility and the stability of economic processes.

The study highlights specific features of the Ternopil region, which, despite its distance from the active front line, shows a high level of adaptation within the transport sector. In 2022, an anomalous surge in passenger and freight vehicle registrations was observed: the number of new buses increased 2.3 times compared to 2021 (from 50 to 117 units), while freight vehicle registrations rose by 37% (from 1,124 to 1,541 units). This phenomenon is explained by both demographic factors related to the influx of internally displaced persons (IDPs) and the shift of logistical centers of gravity toward the western region of the country.

The development of the electric vehicle segment is particularly noted, characterized by stable exponential growth at both the national and regional levels. In the Ternopil region, the number of electric vehicles increased from 168 units in 2019 to a projected 2,256 units in 2025. Such progress reflects the global trend toward fleet greening and the digitalization of the transport industry. The primary drivers for EV adoption include operational economic efficiency, ease of maintenance, state support through tax incentives, and stimulating mechanisms for the rapid development of charging station infrastructure. By the end of 2025, 169 EV charging stations were operational in the Ternopil region, necessitating further expansion to ensure the seamless operation of electric transport.

Statistical analysis of capital investment in road freight transport shows a continuous increase since 2020, with the most significant jump recorded in 2023 (a 1.86-fold increase). This confirms the importance of road transport for the country's economic stability and logistical efficiency following the start of the full-scale invasion. The passenger segment showed relative stability, while the significant decrease in investment in 2022 is attributed to crisis circumstances that affected transportation dynamics and fleet renewal.

The study outlines key challenges and prospects for the development of the regional road transport system. In particular, it is necessary to increase vehicle utilization efficiency through technological modernization, the implementation of digital transport management systems, route optimization, and the integration of electric vehicles into the general fleet. A crucial direction is the development of maintenance infrastructure, including a network of filling stations, repair, and service centers, ensuring the logistical resilience of the region.

Analysis of regional characteristics shows that the Ternopil region plays a strategic role in the logistics processes of Western Ukraine, serving as a transit hub for both intra-regional and international transport. The positive dynamics of vehicle registrations in 2022–2023, particularly in the freight and passenger segments, demonstrate the region's adaptive capacity to changes in transport demand and the optimization of supply chains.

The research results indicate that road transport maintains a dominant role in Ukraine's transport structure, providing over 75% of freight flow and 42% of passenger turnover, while the electric transport segment shows the most resilient positive dynamic in terms of innovation and environmental sustainability. The need for a comprehensive approach to modernizing the road transport system is emphasized, including infrastructure development, technological fleet renewal, the implementation of digital solutions, and the promotion of greening through electric vehicles and alternative energy sources.

The scientific novelty of the article lies in the systematic analysis of regional and national road transport indicators within the context of economic and socio-political challenges, particularly martial law, as well as the identification of specific trends in the development of the electric vehicle segment. The practical significance of the study lies in the possibility of using the results for planning and optimizing the activities of road transport enterprises, developing logistical infrastructure, and forming effective state transport policies that contribute to the economic resilience and mobility of the region.

road transport, passenger turnover, freight turnover, logistic infrastructure, vehicle registration

Одержано (Received) 20.02.2026

Прорецензовано (Reviewed) 25.03.2026

Прийнято до друку (Approved) 29.03.2026