

Електронний журнал «Ефективна економіка» включено до переліку наукових фахових видань України з питань економіки (Категорія «Б», Наказ Міністерства освіти і науки України № 975 від 11.07.2019). Спеціальності – 051, 071, 072, 073, 075, 076, 292.

Ефективна економіка. 2026. № 4.

ISSN 2307-2105



Copyright © The Author(s). This is an open access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License 4.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

DOI: <http://doi.org/10.32702/2307-2105.2026.4.205>

УДК 339.54(477+4-6ЄС)

Ю. Ю. Потайчук,

аспірант кафедри міжнародних економічних відносин,

ДВНЗ «Ужгородський національний університет»

ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0009-3783-4870>

ТОРГОВЕЛЬНА ЛІБЕРАЛІЗАЦІЯ МІЖ УКРАЇНОЮ ТА ЄС: ЗДОБУТКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ

Y. Potaychuk,

Postgraduate student of the International Economic Relations Department,

Uzhhorod National University

TRADE LIBERALIZATION BETWEEN UKRAINE AND THE EU: RESULTS AND PROSPECTS

У статті здійснено комплексний аналіз результатів торговельної лібералізації між Україною та Європейським Союзом у межах реалізації Угоди про асоціацію та функціонування Поглибленої та всеосяжної зони вільної торгівлі (ПВЗВТ). Досліджено динаміку та товарну структуру зовнішньої торгівлі України з країнами ЄС, визначено ключові тенденції

розвитку двосторонніх торговельно-економічних відносин в умовах воєнної економіки та трансформації глобального торговельного середовища. Проаналізовано вплив автономних торговельних заходів ЄС, їх роль у забезпеченні макрофінансової стабільності України, а також наслідки їх трансформації у більш регульований формат співпраці. Окрему увагу приділено впливу логістичних та інфраструктурних факторів на ефективність реалізації переваг торговельної лібералізації. Оцінено потенційні економічні наслідки запровадження механізму вуглецевого коригування імпорту (CBAM) для конкурентоспроможності українського експорту. Обґрунтовано значення укладення Угоди АСАА як інструменту поглиблення регуляторної інтеграції України до внутрішнього ринку ЄС. Встановлено, що попри позитивну динаміку зростання обсягів торгівлі, структура українського експорту залишається переважно сировинно орієнтованою, що зумовлює необхідність її диверсифікації та збільшення частки продукції з високою доданою вартістю.

The article provides a comprehensive and systematic analysis of the results of trade liberalization between Ukraine and the EU within the framework of the implementation of the Association Agreement and the functioning of the Deep and Comprehensive Free Trade Area (DCFTA). The study explores the dynamics, geographical orientation, and commodity structure of Ukraine's foreign trade with EU, identifying key trends in the development of bilateral trade and economic relations under conditions of wartime economic transformation, external shocks, and ongoing restructuring of the global trade system. Particular attention is paid to the role of the Autonomous Trade Measures introduced by the EU in 2022, which significantly expanded market access for Ukrainian exports, supported macroeconomic stability, and ensured the inflow of foreign currency revenues during a period of severe economic disruption. At the same time, the paper examines the emergence of market imbalances and protectionist reactions in certain EU member states, which led to the gradual transformation of the trade

regime towards a more regulated and institutionally balanced framework, including the renewal of the DCFTA in 2025. The study also highlights the growing importance of logistical and infrastructural factors in ensuring the effectiveness of trade liberalization, particularly in the context of disrupted maritime export routes and the increasing reliance on land-based transport corridors and cross-border infrastructure with the EU. Furthermore, the potential economic impact of the Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM), introduced in 2026, is assessed, with a focus on its implications for the competitiveness of Ukrainian exports in carbon-intensive sectors such as metallurgy and the chemical industry. The paper substantiates the strategic importance of concluding the Agreement on Conformity Assessment and Acceptance of Industrial Products (ACAA) as a key instrument for reducing non-tariff barriers and deepening regulatory integration into the EU internal market. The findings indicate that despite the positive dynamics of trade growth and the strengthening of the EU's role as Ukraine's main trading partner, the export structure remains predominantly commodity-oriented, which necessitates structural transformation, diversification of exports, and an increase in the share of value-added products to ensure sustainable economic development and deeper integration into European value chains.

Ключові слова: *торговельна лібералізація, зовнішня торгівля, Європейський Союз, Поглиблена та всеосяжна зона вільної торгівлі (ПВЗВТ), економічна інтеграція, АСАА (промисловий безвіз), структура зовнішньої торгівлі.*

Keywords: *trade liberalization, foreign trade, European Union, Deep and Comprehensive Free Trade Area (DCFTA), economic integration, ACAA, CBAM, structure of foreign trade.*

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. *Стратегічний курс*

України на членство в ЄС вимагає адаптації економіки до стандартів Єдиного ринку. Ключовим інструментом інтеграції є Поглиблена та всеосяжна зона вільної торгівлі (ПВЗВТ), що діє з 2016 року, знижуючи бар'єри та розширюючи доступ українських товарів до ринку ЄС [1]. Після початку повномасштабної війни Європейський Союз запровадив Автономні торговельні заходи, які фактично означали односторонню лібералізацію торгівлі та дозволили підтримати макрофінансову стабільність України, однак водночас спричинили ринкові дисбаланси та протестні настрої в окремих країнах ЄС, що змусило європейські інституції застосувати механізми «екстреного гальмування» [2].

У цих умовах наприкінці 2025 року було запроваджено оновлену модель співпраці – ПВЗВТ, що передбачає відновлення квотування чутливих товарів, а з 1 січня 2026 року розпочалося впровадження фінансових зобов'язань у межах Механізму вуглецевого коригування імпорту ЄС (СВАМ) [3]. Водночас поряд із посиленням регуляторних вимог ЄС формуються інструменти поглиблення економічної інтеграції, зокрема підготовка до укладення Угоди про оцінку відповідності та прийнятність промислових товарів (АСАА). Поєднання цих змін формує нову парадигму торговельних відносин між Україною та Європейським Союзом та зумовлює необхідність комплексного наукового аналізу результатів і перспектив торговельної лібералізації.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Економічну інтеграцію України до ЄС та вплив Угоди про асоціацію на економіку і структуру торгівлі досліджували В. Геєць, А. Філіпенко, В. Мовчан, І. Бураковський та ін. Сучасні тенденції двосторонніх відносин, динаміка та структура торгівлі аналізуються у звітах Європейської Комісії та матеріалах Eurostat [1; 7]. Аналітичні дослідження European Policy Centre та Centre for European Policy Studies [2; 4] зосереджені на оцінці наслідків запровадження автономних торговельних заходів (АТЗ), трансформації режиму ПВЗВТ та формуванні нових підходів до регулювання торгівлі в умовах війни.

Окрему увагу в сучасних дослідженнях приділено впливу нових регуляторних інструментів ЄС на міжнародну торгівлю, зокрема механізму вуглецевого коригування імпорту (СВАМ). У матеріалах Європейської Комісії [3; 8] та аналітичних звітах Федерації роботодавців України [9] розглядаються потенційні економічні наслідки впровадження цього механізму для країн-партнерів ЄС, у тому числі для України.

Незважаючи на наявні дослідження, оцінка довгострокових перспектив торговельних відносин Україна-ЄС потребує подальшого комплексного аналізу з урахуванням сучасних викликів, трансформації глобальної торгівлі та нових регуляторних інструментів.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Мета цього дослідження полягає у комплексному аналізі результатів торговельної лібералізації між Україною та ЄС у межах функціонування Поглибленої та всеосяжної зони вільної торгівлі (ПВЗВТ), а також у дослідженні динаміки та структури двосторонньої торгівлі товарами. Особлива увага приділяється оцінці впливу торговельної лібералізації на розвиток зовнішньоекономічних зв'язків України, зміну географічної та товарної структури експорту й імпорту, а також визначенню основних тенденцій і факторів, що формують сучасний стан торговельно-економічних відносин між сторонами. Крім того, у статті здійснюється оцінка перспектив подальшого розвитку торговельного співробітництва між Україною та ЄС з урахуванням нових регуляторних умов, зокрема оновленої моделі ПВЗВТ, впровадження механізму вуглецевого коригування імпорту (СВАМ) та загальних процесів економічної інтеграції України до європейського економічного простору.

Наукова новизна дослідження полягає у комплексному аналізі сучасного етапу торговельної лібералізації між Україною та ЄС в умовах трансформації регуляторного середовища. Зокрема, у роботі узагальнено особливості функціонування Поглибленої та всеосяжної зони вільної торгівлі після її оновлення у 2025 році, здійснено оцінку впливу механізму вуглецевого коригування імпорту (СВАМ) на конкурентоспроможність

українського експорту, а також обґрунтовано взаємозв'язок між процесами торговельної лібералізації та розвитком логістичної і прикордонної інфраструктури як ключового фактора реалізації експортного потенціалу України. Крім того, визначено роль Угоди АСАА як інструменту переходу від тарифної лібералізації до глибокої регуляторної інтеграції України до внутрішнього ринку ЄС.

Виклад основного матеріалу дослідження. Регуляторна політика зовнішньої торгівлі між Україною та Європейським Союзом у період 2022–2025 років визначалася безпрецедентним в історії міжнародних відносин рівнем економічної солідарності. Автономні торговельні заходи (АТЗ), вперше запроваджені Регламентом ЄС у червні 2022 року та щорічно подовжувані, призупинили дію всіх тарифних квот, скасували механізми вхідних цін на специфічну агропродовольчу продукцію та зупинили дію інструментів торговельного захисту (зокрема, антидемпінгових мит на сталеву продукцію) [2]. Цей екстрений режим де-факто інтегрував Україну в європейський митний простір, дозволивши державі компенсувати втрату морських портів та збільшити аграрний експорт до ЄС на 117% порівняно з довоєнним рівнем, забезпечивши критично важливий приплив іноземної валюти для утримання макрофінансової стабільності [4].

Однак цей безперечний макроекономічний успіх згенерував значні побічні ефекти. Виникнення ринкової асиметрії, коли дешевша українська аграрна продукція почала осідати на ринках сусідніх країн (замість транзиту до глобального Півдня), спричинило зростання політичної напруги з боку аграріїв Польщі, Угорщини, Словаччини та Румунії. Ескалація напруги призвела до блокування прикордонних переходів та запровадження нескоординованих торговельних обмежень на імпорту українського зерна. У відповідь на кризу Європейська Комісія була змушена концептуально модифікувати АТЗ, запровадивши механізм «екстреного гальмування» (emergency brake) [2]. Механізм передбачає автоматичне відновлення мит і квот при перевищенні обсягами імпорту середньорічних показників 2021–

2023 рр. (пізніше розширено на 2024 р.). У 2024–2025 рр. його активовано для яєць, цукру, круп, меду та кукурудзи.

Зважаючи на крихкість тимчасових торговельних рішень, 29 жовтня 2025 року набула чинності оновлена Угода ПВЗВТ, яка зафіксувала три фундаментальні зсуви у двосторонній торгівлі [1]. Насамперед відбулося повернення до взаємної лібералізації: замість односторонніх поступок ЄС відновлено принцип симетричного відкриття ринків для низки товарів. Другою зміною стала жорстка регуляторна обумовленість, за якої розширення доступу українського агроекспорту до ЄС тепер прямо залежить від гармонізації законодавства України з європейськими стандартами виробництва до кінця 2028 року. Нарешті, угода запровадила новий захисний механізм, згідно з яким рішення про торговельні обмеження через ринкові збурення ухвалюватиме виключно Брюссель. Це дає змогу ЄС оперативно захищати свій ринок, водночас повністю унеможливлюючи нескоординовані торговельні обмеження з боку країн-сусідів України.

З макроекономічної точки зору, оновлена угода ПВЗВТ є об'єктивно більш обмежувальною порівняно з режимом АТЗ. За оцінками Центру європейських політичних досліджень (CEPS), застосування тарифних квот за новими правилами призведе до неминучого зниження загального обсягу українського експорту [4]. Проте у середньо- та довгостроковій перспективі ця угода дає основу інституційній стабільності та передбачуваності, які є критично необхідними для планування посівних кампаній, залучення прямих іноземних інвестицій та повноцінної інтеграції до Єдиного ринку ЄС напередодні повноправного членства. Загалом, ця угода ляже в основу глибшої інтеграції з єдиним внутрішнім ринком, дасть змогу швидше впроваджувати умови для переговорів про вступ України до ЄС та отримати доступ до структурних та інвестиційних фондів ЄС під час відбудови економіки держави [10].

Значний вплив на розвиток торгівлі між Україною та Європейським Союзом мають також логістичні та інфраструктурні фактори, адже будь-які

досягнення у сфері торговельної лібералізації (скасування мит чи квот) де-факто втрачають економічний сенс без забезпечення адекватної фізичної пропускної здатності кордонів. Унаслідок повномасштабного вторгнення російської федерації значно змінилися традиційні маршрути експорту української продукції. Блокування частини морських портів Чорного моря спричинило необхідність переорієнтації торговельних потоків на альтернативні транспортні коридори. У цих умовах особливого значення набули сухопутні транспортні маршрути через країни Європейського Союзу, а також розвиток дунайських портів.

Паралельно активізується співпраця між Україною та ЄС у сфері розвитку прикордонної інфраструктури, зокрема в межах ініціативи «Шляхи солідарності», що стартувала у травні 2022 року [5]. Модернізація залізниць, розширення пропускної спроможності пунктів пропуску та розвиток мультимодальних перевезень створюють необхідні передумови для стабільного зростання обсягів двосторонньої торгівлі.

У 2025-2026 роках фокус державної політики змістився на безпрецедентну інституційну та інфраструктурну розбудову західного кордону України, зокрема у Закарпатській області. Для усунення критичних інфраструктурних обмежень реалізовано низку стратегічних проєктів. Так, у квітні 2025 року було офіційно відкрито новий пасажирський пункт пропуску «Велика Паладь – Нодьгодош» на кордоні з Угорщиною. Відкриття цього хабу для легкового транспорту (до 3,5 тонн) дозволило суттєво розвантажити сусідні стратегічні КПП («Вилок», «Косино», «Тиса», «Дзвінкове») для проходження важкогабаритних вантажних конвоїв, що експортують продукцію до ЄС.

Також розпочато реконструкцію терміналів у стратегічному пункті пропуску «Ужгород», що дозволить збільшити його пропускну спроможність для вантажних автомобілів на 30%. Крім того, за безпосередньої фінансової підтримки програми ЄС «Механізм Сполучення Європи» та Міжнародної організації з міграції розпочато масштабну реконструкцію ключового КПП

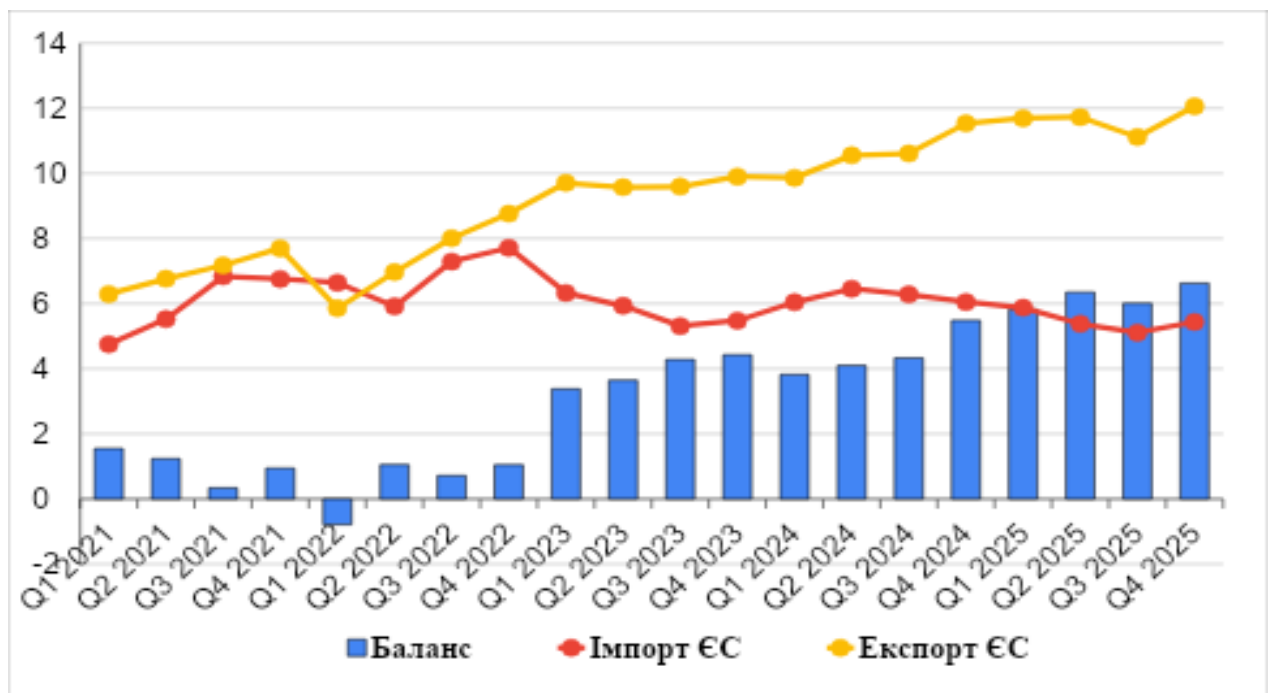
«Лужанка – Берегшурань», яку планується завершити до травня 2026 року. Вартість прямого гранту від ЄС становить 4,83 млн євро, а співфінансування з державного бюджету України становить 189 млн гривень [6].

Важливою складовою є інтеграція з сучасними інтермодальними логістичними хабами, такими як East-West Gate в Угорщині та терміналу «Євробридж» в Батьово. Поєднання європейської та широкої колій у таких терміналах забезпечує високотехнологічну перевалку вантажів, що остаточно закріплює успіх інфраструктурних змін.

Екстраполяція цих тенденцій на 2026 рік свідчить, що подальша максимізація макроекономічних переваг від ПВЗВТ залежатиме не стільки від зниження митних тарифів (які вже є мінімальними або нульовими), скільки від фізичного зменшення транзакційних логістичних витрат та часу простою. Синхронізація митних процедур, спільні пункти контролю та цифровізація черг стають фундаментальними факторами конкурентоспроможності вітчизняного експорту.

Для оцінки результатів лібералізації доцільно проаналізувати динаміку двосторонньої торгівлі. Після запуску ПВЗВТ у 2016 р. її обсяги постійно зростають. У 2025 р. товарообіг між Україною та ЄС перевищив 68,4 млрд євро (більш ніж дворазове зростання порівняно з періодом до ПВЗВТ). Попри незначне скорочення частки ЄС у структурі торгівлі (з 53,8% у 2024 р. до 50,3% у 2025-му), Євросоюз залишається основним торговельним партнером України [7].

У 2025 році експорт товарів з України до ЄС становив близько 21,8 млрд євро, тоді як імпорт товарів з країн ЄС до України досяг приблизно 46,6 млрд євро [7]. Враховуючи дані за попередні періоди, що відображені на Рис. 1, спостерігається чітка і прогресуюча тенденція до зростання європейського торговельного профіциту.



**Рисунок 1. Торгівля товарами ЄС з Україною, I кв. 2021 р. – I кв. 2025 р.
(млрд євро)**

Джерело: побудовано автором на основі джерела [7].

Загалом, частка України у структурі експорту ЄС до третіх країн зросла з 1,2% у першому кварталі 2021 року до 1,9% у четвертому кварталі 2025 року [7]. Натомість частка України у загальному імпорті до ЄС незначно знизилася – з 1,0% до 0,9% за аналогічний період. Ця наростаюча диспропорція є прямим наслідком глибокої структурної трансформації економіки в умовах воєнного часу.

Важливим аспектом аналізу результатів торговельної лібералізації є дослідження товарної структури українського експорту до Європейського Союзу. За даними міжнародної статистики, основними товарними групами експорту України до ЄС залишаються аграрна продукція, рослинні олії, насіння олійних культур, чорні метали, а також чавун та сталь [7].

Зокрема, у структурі експорту значну частку становлять зернові культури, які формують близько 18% експорту до країн ЄС. Крім того, важливе місце займають рослинні олії (понад 12%), насіння олійних культур (близько 10%), чорні метали та продукція гірничодобувної промисловості.

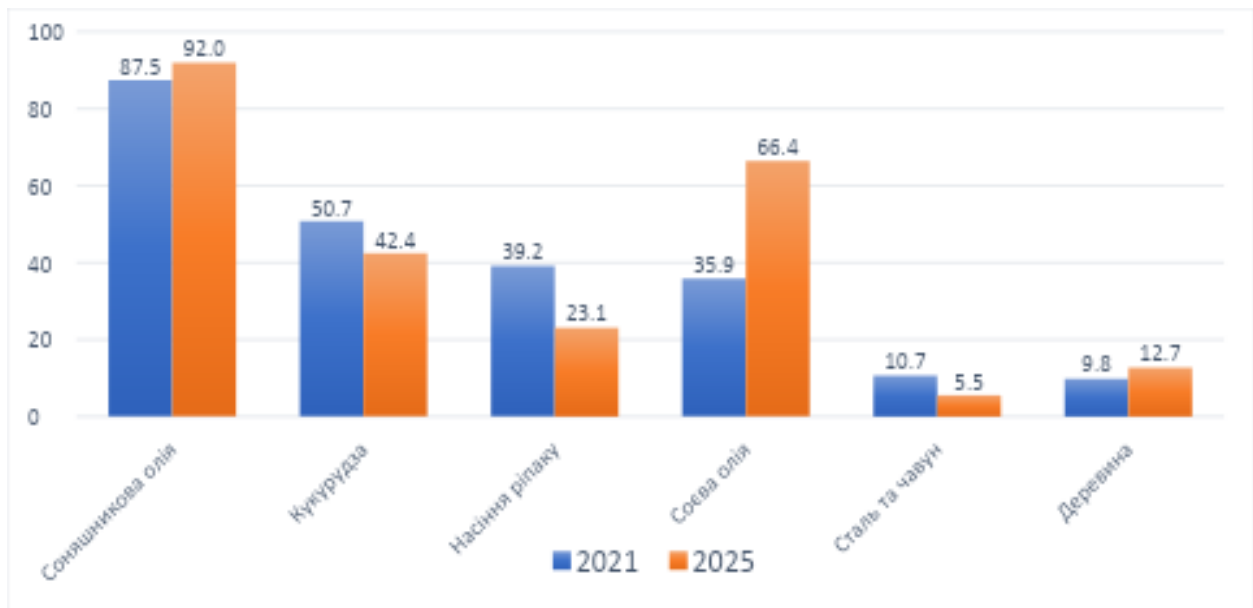


Рисунок 2. Частка України в імпорті ЄС для окремих товарів (%)

Джерело: побудовано автором на основі джерела [7].

Аналізуючи структурні зрушення у товарній номенклатурі імпорту ЄС, що представлені на Рисунку 2, можна зробити наступні висновки. Найбільшу динаміку експансії серед українських товарів на європейський ринок продемонстрував сектор рослинних олій. Частка української соєвої олії в загальному імпорті ЄС зросла з 35,9% у 2021 році до 66,4% у 2025 році. Водночас Україна не лише зберегла, але й посилила своє лідерство у постачанні соняшникової олії, наростивши свою частку з 87,5% до 92%. Зазначена динаміка пояснюється синергією кількох факторів. По-перше, повне скасування тарифних квот у рамках Автономних торговельних заходів відкрило безперешкодний доступ до європейського споживача. По-друге, в умовах високих логістичних витрат та періодичного блокування чорноморських портів, український агропромисловий комплекс був змушений концептуально переорієнтуватися з експорту великотоннажної сировини на продукцію з вищою доданою вартістю.

Позитивний тренд також зафіксовано у секторі деревообробки, де частка української деревини та виробів з неї на європейському ринку зросла з 9,8% до 12,7%. Завдяки цьому показнику Україна вийшла на друге місце

серед найбільших постачальників деревини до Євросоюзу, поступаючись лідерством лише Китаю.

Натомість сегмент неперероблених зернових та насіння зазнав суттєвого падіння, що стало прямим наслідком політичного протекціонізму з боку східноєвропейських сусідів. Частка української кукурудзи скоротилася з 50,7% до 42,4%. Визначальним дестимулюючим фактором стало запровадження у травні 2024 року європейськими інституціями механізму «екстреного гальмування» (emergency brake), який автоматично активувався через те, що обсяги імпорту перевищили середньорічні показники, зафіксовані у період з 1 липня 2021 року по 31 грудня 2023 року. Аналогічна негативна ситуація спостерігається і з насінням ріпаку, де частка України знизилася з 39,2% до 23,1%.

Найбільш суттєве скорочення внаслідок бойових дій та системної руйнації зафіксовано у стратегічній для України галузі чорної металургії. Частка українського чавуну та сталі в імпорті ЄС з третіх країн впала майже вдвічі – з 10,7% у 2021 році до 5,5% у 2025 році.

Отже, результати торговельної лібералізації між Україною та Європейським Союзом демонструють поступове зростання обсягів торгівлі, диверсифікацію торговельних потоків та поглиблення економічної інтеграції. Разом з тим, структура експорту України залишається значною мірою орієнтованою на сировинні товари, що створює необхідність подальшої модернізації національної економіки та розвитку виробництва продукції з високою доданою вартістю.

Окремої уваги заслуговує вплив нових регуляторних ініціатив Європейського Союзу на структуру та перспективи українського експорту. Зокрема, запровадження з 1 січня 2026 року Механізму вуглецевого коригування імпорту (СВАМ), що має на меті зрівняти ціну на викиди вуглецю для імпортованих товарів із ціною, яку сплачують європейські виробники у межах Системи торгівлі викидами ЄС (EU ETS) [8]. Впровадження механізму СВАМ Європейського Союзу у 2026–2034 роках

стає ключовим проявом регуляторного протекціонізму та створює новий інструмент економічного тиску, що фактично поширює внутрішні вуглецеві норми ЄС на треті країни. Для України це означає не лише додаткове фіскальне навантаження на експорт сталі, цементу та добрив, а й необхідність створення національної системи моніторингу, звітності та верифікації викидів. Ця норма може суттєво вплинути на конкурентоспроможність української металургійної та хімічної продукції на ринку ЄС.

Через блокування традиційних маршрутів ЄС став основним ринком збуту вітчизняної металургії: його частка в експорті української СВАМ-продукції (агломеровані руди, чорні метали) зросла з 35,6% у 2019 р. до 82,5% у 2023 р. [9].

Згідно з певними аналітичними оцінками [12], можна зробити висновок про глибокий і структурний вплив СВАМ на економіку України. Зокрема, у період 2026–2030 рр. сукупні втрати експорту можуть перевищити 4,5–4,7 млрд дол., тоді як скорочення інвестицій оцінюється на рівні близько 2,5–2,7 млрд дол. Найбільшого впливу зазнає металургійний сектор, який формує до 90% експорту продукції, що підпадає під дію СВАМ, при цьому вже у перші роки дії механізму додаткові вуглецеві платежі можуть сягати понад 300 млн дол. щорічно. У довгостроковій перспективі це може призвести до втрат до 2–2,1% ВВП, а також до поступового скорочення виробничих потужностей у базових галузях промисловості. Водночас негативний ефект поширюється на суміжні сектори – гірничодобувну промисловість, транспорт і енергетику – формуючи мультиплікативний вплив через ланцюги доданої вартості. Найбільш відчутні наслідки очікуються після 2028 року, у зв'язку з поетапним скасуванням безкоштовних квот у межах EU ETS та відповідним зростанням фактичного вуглецевого навантаження на експортерів [12].

Водночас наведені оцінки суттєво відрізняються від підходів Європейської Комісії, яка оцінює макроекономічний вплив СВАМ як мінімальний (на рівні близько -0,01% ВВП) [13]. Така розбіжність

пояснюється відмінностями у вихідних припущеннях: європейські моделі базуються на високій адаптивності економік та доступі до інвестицій у декарбонізацію, тоді як українські дослідження враховують фактори воєнної економіки, обмеженість фінансових ресурсів та технологічну інерційність промисловості. Це дозволяє зробити висновок про потенційне недооцінювання непрямих ефектів СВАМ у межах стандартних моделей загальної рівноваги.

З огляду на це, Комітет Верховної Ради України з питань економічного розвитку звернувся до інституцій ЄС із закликом застосувати до України спеціальний підхід при впровадженні СВАМ, оскільки цей механізм може суттєво обмежити експортні можливості та ускладнити післявоєнне відновлення [11].

Таким чином, впровадження механізму СВАМ матиме комплексний і структурно асиметричний вплив на економіку України, зокрема через зниження конкурентоспроможності вуглецево інтенсивних галузей, передусім металургії, скорочення експорту та інвестицій, а також формування мультиплікативних негативних ефектів для суміжних секторів. Водночас за таких умов СВАМ виступає не лише як виклик, але й як стимул до прискорення декарбонізації та модернізації промисловості, що за наявності відповідної підтримки може частково компенсувати прогнозовані втрати у середньостроковій перспективі.

Поряд із запровадженням нових обмежувальних інструментів, таких як СВАМ, у відносинах Україна – ЄС паралельно формуються механізми поглиблення доступу до внутрішнього ринку, зокрема у сфері технічного регулювання. Важливим інструментом подальшого поглиблення економічної інтеграції України до внутрішнього ринку Європейського Союзу є укладення Угоди про оцінку відповідності та прийнятність промислових товарів (АСАА, або так званий «промисловий безвіз»). Цей механізм передбачає взаємне визнання результатів оцінки відповідності продукції, що забезпечує можливість експорту українських промислових товарів на ринок ЄС без

додаткової сертифікації в країнах-членах Союзу, знижуючи нетарифні бар'єри та трансакційні витрати.

Водночас процес укладення АСАА є складним і поетапним, оскільки передбачає проведення Європейським Союзом комплексної оцінки готовності української інституційної системи до застосування відповідних норм. Україна досягла суттєвого прогресу: гармонізовано значну частину технічного регулювання, реформовано інфраструктуру якості та створено ефективну систему оцінки відповідності. У пріоритетних секторах (низьковольтне обладнання, електромагнітна сумісність, машини) законодавство вже адаптоване до норм ЄС, що є фундаментальною передумовою для укладення АСАА та запуску «промислового безвізу». Проте завершення цього процесу потребує подальшого зміцнення інституційної спроможності та підвищення ефективності державного ринкового нагляду.

Висновки та перспективи подальших розвідок у даному напрямі.

Проведене дослідження засвідчило, що торговельна лібералізація між Україною та Європейським Союзом є одним із ключових чинників поглиблення економічної інтеграції України до європейського економічного простору. Функціонування Поглибленої та всеосяжної зони вільної торгівлі сприяло зростанню обсягів двосторонньої торгівлі та закріпленню Європейського Союзу як основного торговельного партнера України.

Встановлено, що у період 2022–2025 років розвиток торговельних відносин характеризувався надвисоким рівнем лібералізації, зумовленим дією автономних торговельних заходів, що забезпечило значне зростання українського експорту. Водночас цей режим спричинив виникнення ринкових дисбалансів та посилення протекціоністських тенденцій у країнах ЄС, що зумовило перехід до більш регульованої моделі співпраці в межах оновленої ПВЗВТ. Таким чином, сучасний етап торговельної взаємодії характеризується зміщенням від максимальної лібералізації до інституційно врегульованого формату доступу до ринку ЄС.

Аналіз структури зовнішньої торгівлі показав, що український експорт до ЄС залишається переважно сировинно орієнтованим, тоді як імпорт характеризується домінуванням високотехнологічної продукції. Це зумовлює наявність стійкого торговельного дисбалансу та свідчить про необхідність структурної модернізації національної економіки. Водночас окремі галузі, зокрема виробництво рослинних олій та продукції деревообробки, демонструють позитивну динаміку та потенціал до збільшення частки продукції з вищою доданою вартістю.

Проведено обґрунтування, що ефективність реалізації переваг торговельної лібералізації значною мірою залежить від розвитку логістичної інфраструктури та пропускної спроможності західного кордону України. Встановлено, що в умовах обмеженого доступу до морських портів саме інфраструктурні фактори визначають рівень конкурентоспроможності українського експорту на ринку ЄС.

Дослідження доводить, що запровадження механізму вуглецевого коригування імпорту (СВАМ) формує нову систему зовнішньоторговельних обмежень, яка впливатиме на структуру експорту України, насамперед у металургійному та хімічному секторах. Водночас цей механізм створює передумови для прискорення процесів декарбонізації та технологічної модернізації промисловості.

Поряд із запровадженням обмежувальних інструментів, таких як СВАМ, дедалі більшого значення набувають механізми регуляторної конвергенції. Зокрема, підготовка до укладення Угоди АСАА розглядається як практичний крок до інтеграції України у внутрішній ринок ЄС. Її реалізація сприятиме зниженню нетарифних бар'єрів, розширенню доступу української промислової продукції до ринку ЄС та інтеграції у європейські виробничі ланцюги.

Узагальнюючи, можна стверджувати, що подальший розвиток торговельного співробітництва між Україною та ЄС визначатиметься здатністю національної економіки до структурної трансформації, підвищення

частки продукції з високою доданою вартістю, адаптації до нових регуляторних вимог ЄС та інтеграції до європейських виробничих ланцюгів. Реалізація цих завдань потребує активної державної політики, спрямованої на стимулювання інноваційного розвитку, модернізацію інфраструктури та підвищення конкурентоспроможності українських підприємств.

Література

1. EU trade relations with Ukraine. European Commission. URL: https://policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relationships-country-and-region/countries-and-regions/ukraine_en (дата звернення: 19.03.2026).
2. EU-Ukraine trade: From emergency measures to a renewed trade agreement. European Policy Centre (EPC). URL: <https://www.epc.eu/publication/eu-ukraine-trade-from-emergency-measures-to-a-renewed-trade-agreement/> (дата звернення: 13.03.2026).
3. CBAM successfully entered into force on 1 January 2026. European Commission. URL: https://taxation-customs.ec.europa.eu/news/cbam-successfully-entered-force-1-january-2026-2026-01-14_en (дата звернення: 19.03.2026).
4. Why the EU-Ukraine DCFTA review matters. Centre for European Policy Studies (CEPS). URL: <https://www.ceps.eu/why-the-eu-ukraine-dcfta-review-matters/> (дата звернення: 19.03.2026).
5. Шляхи солідарності Україна-ЄС. Європейська Комісія. URL: https://commission.europa.eu/topics/eu-solidarity-ukraine/eu-assistance-ukraine/eu-ukraine-solidarity-lanes_uk (дата звернення: 19.03.2026).
6. Реконструкція пункту пропуску «Лужанка»: стартували проєктні роботи. Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України. URL: <https://restoration.gov.ua/blog/rekonstrukciya-punktu-propusku-luzhanka-startuvaly-proyektni-roboty/> (дата звернення: 19.03.2026).
7. EU trade with Ukraine – latest developments. Eurostat. 2026. URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics->

explained/index.php?title=EU_trade_with_Ukraine_-_latest_developments (дата звернення: 13.03.2026).

8. Carbon Border Adjustment Mechanism. European Commission. URL: https://taxation-customs.ec.europa.eu/carbon-border-adjustment-mechanism_en (дата звернення: 19.03.2026).

9. Вплив механізму коригування вуглецевого сліду на кордоні (CBAM) на українську промисловість. Федерація роботодавців України. Київ, 2025. URL: https://fru.ua/images/doc/2025/influence_of_CBAM.pdf (дата звернення: 19.03.2026).

10. Шнирков О., Філіпенко А., Поліщук Л. Зовнішньоторговельні відносини України в умовах російсько-української війни. *Україна дипломатична*. 2024. Вип. 25. С. 747–760. URL: <http://jnas.nbuv.gov.ua/article/UJRN-0001545500> (дата звернення: 19.03.2026).

11. Комітет з питань економічного розвитку звернувся до Прем'єр-міністра України з проханням уповноважити Міністерство економіки України вести переговори щодо виключення України з-під дії CBAM. Верховна Рада України. 30 травня 2025. URL: https://www.rada.gov.ua/news/news_kom/262553.html (дата звернення: 19.03.2026).

12. Вплив CBAM на металургійну галузь України. GMK Center. 2026. URL: https://gmk.center/wp-content/uploads/2026/03/CBAM_study_2026_30032026_ukr.pdf (дата звернення: 19.03.2026).

13. Report from the Commission to the European Parliament and the Council on the application of the Regulation on the Carbon Border Adjustment Mechanism. European Commission. 2025. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52025DC0783&qid=1767168823871> (дата звернення: 19.03.2026).

References

1. European Commission (2026), “EU trade relations with Ukraine”, available at: https://policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relationships-country-and-region/countries-and-regions/ukraine_en (Accessed 19 March 2026).
2. European Policy Centre (2025), “EU-Ukraine trade: From emergency measures to a renewed trade agreement”, available at: <https://www.epc.eu/publication/eu-ukraine-trade-from-emergency-measures-to-a-renewed-trade-agreement/> (Accessed 13 March 2026).
3. European Commission (2026), “CBAM successfully entered into force on 1 January 2026”, available at: https://taxation-customs.ec.europa.eu/news/cbam-successfully-entered-force-1-january-2026-2026-01-14_en (Accessed 19 March 2026).
4. Centre for European Policy Studies (2026), “Why the EU-Ukraine DCFTA review matters”, available at: <https://www.ceps.eu/why-the-eu-ukraine-dcfta-review-matters/> (Accessed 19 March 2026).
5. European Commission (2026), “Solidarity Lanes EU–Ukraine”, available at: https://commission.europa.eu/topics/eu-solidarity-ukraine/eu-assistance-ukraine/eu-ukraine-solidarity-lanes_uk (Accessed 19 March 2026).
6. State Agency for Restoration and Infrastructure Development of Ukraine (2025), “Reconstruction of the “Luzhanka” checkpoint: project works started”, available at: <https://restoration.gov.ua/blog/rekonstrukciya-punktu-propusku-luzhanka-startuvaly-proyektu-roboty/> (Accessed 19 March 2026).
7. Eurostat (2026), “EU trade with Ukraine – latest developments”, available at: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=EU_trade_with_Ukraine_-_latest_developments (Accessed 13 March 2026).
8. European Commission (2026), “Carbon Border Adjustment Mechanism”, available at: https://taxation-customs.ec.europa.eu/carbon-border-adjustment-mechanism_en (Accessed 19 March 2026).

9. Federation of Employers of Ukraine (2025), “Impact of the Carbon Border Adjustment Mechanism on Ukrainian industry”, available at: https://fru.ua/images/doc/2025/influence_of_CBAM.pdf (Accessed 19 March 2026).
10. Shnyrkov, O., Filipenko, A. and Polishchuk, L. (2024), “Foreign trade relations of Ukraine in the conditions of the Russian-Ukrainian war”, *Ukraina dyplomatychna*, vol. 25, pp. 747–760, available at: <http://jnas.nbuv.gov.ua/article/UJRN-0001545500> (Accessed 19 March 2026).
11. Verkhovna Rada of Ukraine (2025), “The Committee on Economic Development appealed to the Prime Minister of Ukraine regarding authorization of the Ministry of Economy to conduct negotiations on excluding Ukraine from CBAM”, available at: https://www.rada.gov.ua/news/news_kom/262553.html (Accessed 19 March 2026).
12. GMK Center (2026), “Impact of CBAM on the metallurgical industry of Ukraine”, available at: https://gmk.center/wp-content/uploads/2026/03/CBAM_study_2026_30032026_ukr.pdf (Accessed 19 March 2026).
13. European Commission (2025), “Report from the Commission to the European Parliament and the Council on the application of the Regulation on the Carbon Border Adjustment Mechanism”, available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52025DC0783&qid=1767168823871> (Accessed 19 March 2026).

Отримано редакцією журналу / Received: 15.04.26

Прорецензовано / Revised: 21.04.26

Дата публікації / Published: 23.04.26