

УДК 656.35
JEL R41, L91

ТЕНДЕНЦІЇ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ РИНКУ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

Степан Панчишин¹, Марія Хмелярчук², Кшиштоф Вирвіцькі³

^{1, 2, 3}Львівський національний університет імені Івана Франка,
79008, м. Львів, просп. Свободи, 18

¹e-mail: stepan.panczyshyn@lnu.edu.ua; ORCID: 0000-0002-6203-4789

²e-mail: mariia.khmeliararchuk@lnu.edu.ua; ORCID: 0000-0002-9800-4709

³e-mail: krzysztof.wyrwicki@wp.pl; ORCID: 0000-0001-9385-1522

Анотація. Стаття присвячена комплексному дослідженню сучасних тенденцій функціонування ринку вантажних перевезень в Україні з метою виявлення його ключових проблем, чинників розвитку та визначення перспектив підвищення ефективності й конкурентоспроможності в умовах повоєнної відбудови та євроінтеграційних процесів. У дослідженні застосовано метод системного підходу, що дозволив розглядати транспортний сектор як невід'ємну складову національної економіки та міжнародної логістичної системи; методи аналізу й синтезу – для узагальнення даних про стан ринку вантажних перевезень і виявлення причинно-наслідкових зв'язків між змінами у зовнішньоекономічній діяльності та динамікою вантажопотоків; а також методи абстрагування та узагальнення – для формулювання висновків щодо тенденцій розвитку ринку на основі статистичних показників і практичних прикладів.

Отримані результати дали змогу виявити зміни у видовій структурі вантажних перевезень, а також інфраструктурні й нормативні обмеження, які знижують потенціал вітчизняного ринку вантажних перевезень, експортно-імпортні можливості національної економіки та темпи її розвитку загалом. Обґрунтовано перспективні напрями реалізації транзитного та експортного потенціалу України, а також визначено ключову роль інвестицій, модернізації інфраструктури й євроінтеграційних процесів у підвищенні ефективності та конкурентоспроможності вітчизняного ринку вантажних перевезень.

Ключові слова: ринок вантажних перевезень, транспортний сектор, транзитний потенціал, експортний потенціал, конкурентоспроможність, зовнішньо-торговельний баланс, євроінтеграція.

Постановка проблеми. Повномасштабна збройна агресія росії проти України призвела до глибоких структурних змін і стагнації вітчизняного транспортного сектору. За оцінками Світового банку, прямі збитки транспортної інфраструктури України за час війни перевищили 37 млрд дол. США, що негативно вплинуло на функціонування вітчизняного ринку вантажних перевезень, ефективність логістичних ланцюгів та міжнародну економічну інтеграцію [1]. У ситуації масового пошкодження автодоріг,



портів, мостів та залізничних вузлів виникла об'єктивна потреба зміни напрямів перевезень товарів з України за кордон та зростання навантаження на західні сухопутні маршрути, що очевидно у повній мірі не змогли задовольнити потреби у транспортних перевезеннях та призвели до зменшення експортного потенціалу країни.

Відтак зовнішньоторговельний баланс України після 2022 року характеризується стабільним дефіцитом: імпорт суттєво перевищує експорт, що формує асиметричний попит на транспортні послуги – високий у напрямку імпорту, недостатній у напрямку експорту [2]. Водночас промисловий спад, зниження обсягів виробництва та потреба у масштабному імпорті будівельних матеріалів для відбудови зумовлюють короткострокову перевагу імпортних потоків [3]. Це ускладнює планування вантажоперевезень та створює загрозу нерентабельності маршрутів з України, якщо не буде реалізовано її транзитного потенціалу.

Додатковими труднощами розвитку ринку вантажних перевезень в Україні є інституційні обмеження, а також відмінності у стандарті залізничної колії (1520 мм проти європейських 1435 мм), технічна зношеність інфраструктури, а також логістичні втрати на етапах перевантаження, що знижують конкурентоспроможність України як транзитної держави в системі європейської логістики [4], [5].

Разом з тим, Україна має значний транзитний і експортний потенціал завдяки своєму географічному розташуванню, природно-ресурсній базі (5% світових запасів рудних ресурсів, провідних позиціях у сільськогосподарському виробництві) та інтеграційним зрушенням у межах TEN-T (Trans-European Transport Network) та лібералізації автоперевезень з ЄС [12], [13]. Проте ефективне використання цих переваг у повоєнний період потребує розробки науково перспективних програм та проєктів розвитку ринку вантажних перевезень в Україні на основі логістичної трансформації, інфраструктурної модернізації та посилення ролі України як виробничої, торговельної та транзитної ланки між Європою та Азією.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. В умовах війни, а також у перспективі повоєнної трансформації транспортного сектору України спостерігається зростаючий науковий і політичний інтерес до питань повоєнного відновлення, інтеграції з ЄС, модернізації вітчизняної інфраструктури та оптимізації вантажоперевезень. Відтак в останні роки опубліковано низку аналітичних і академічних праць, які висвітлюють різні аспекти функціонування та розвитку ринку вантажних перевезень в Україні.

За даними Індексу якості доріг, якість автомобільних доріг в Україні до 2022 року перебувала у незадовільному стані, посідаючи за цим показником 119 місце зі 141 країні світу, а вітчизняна транспортна інфраструктура характеризувалася як критична [7]. Складний стан справ у транспортній інфраструктурі відзначено і у праці Стасюк О., Чмирьової Л. та Федяй Н. [8], у якій наголошено на недостатньому фінансуванні та зношеності інфраструктури як бар'єрах розвитку сектора. Яновська В. та Кириченко Г. [9] здійснили порівняльний аналіз транспортної інфраструктури України з країнами ЄС, продемонструвавши, що навантаження на українські дороги перевищує середні показники ЄС27 у 2,5 рази, а відтак засвідчує дисбаланс між інтенсивністю їх експлуатації та рівнем обслуговування.

У публікації Лоусада С. та ін. [4] акцентовано на проблемі відмінності ширини колій між Україною та ЄС, що ускладнює пряме залізничне сполучення. Автори пропонують підхід циркулярної економіки та стандартів якості обслуговування для вирішення цього виклику. Тоді як Редмер А. та Вирвіцькі К. [6] у SWOT/TOWS аналізі окреслили потенціал українського ринку вантажних перевезень, вказуючи на бар'єри у вигляді обмежених ресурсів, але також і на можливостях через доступ до європейського ринку.

Зважаючи на необхідність активізації джерел економічного відновлення України, слід відзначити працю Козьлак А. [2], у якій обґрунтовано значення транспортного сектору в забезпеченні економічного зростання, структурної перебудови національної економіки та соціальної згуртованості. Цей підхід розвинули Редмер А. та Вирвіцькі К. [5], обґрунтовуючи перспективи післявоєнного розвитку економіки України як транзитної країни між ЄС і Сходом за умови модернізації інфраструктури, розвитку мультимодальних хабів та гармонізації з мережею TEN-T.

Отже, проблематика розвитку транспортного сектору України в цілому, а також такої його важливої складової як ринок вантажних перевезень, є надзвичайно важливою як у контексті зміцнення національної економіки, зокрема вітчизняного експортного потенціалу, так і у контексті перспектив повоєнного відновлення України та формування стратегії національного розвитку на довгострокову перспективу.

Постановка завдання. Метою дослідження є аналіз сучасних тенденцій функціонування ринку вантажних перевезень в Україні як іманентної складової національної економіки та міжнародної логістичної системи задля виявлення його ключових проблем, чинників розвитку та окреслення перспектив підвищення ефективності та конкурентоспроможності в умовах повоєнної відбудови та євроінтеграційних процесів.

Методи дослідження. Наукове дослідження проводилось із застосуванням таких методів наукового пізнання: системного підходу – для комплексного розгляду транспортного сектору як складової національної економіки та міжнародної логістичної системи; аналізу та синтезу – для узагальнення даних про стан ринку вантажних перевезень, виявлення причинно-наслідкових зв'язків між змінами у зовнішньоекономічній діяльності та динамікою вантажних перевезень (впливу війни, транзитного потенціалу, інфраструктурних обмежень); абстрагування та узагальнень – для формулювання висновків про тенденції розвитку ринку вантажних перевезень на основі окремих статистичних показників та прикладів.

Викладення основного матеріалу. Ринок вантажних перевезень в Україні, що охоплює внутрішні перевезення та транзитні перевезення вантажів через територію країни, визначається передусім станом і потребами розвитку національної економіки, насамперед її виробничо-торговельним потенціалом, а також значенням України як експортера, імпортера та транзитної країни. Відтак загальні тенденції у функціонуванні національної економіки відповідним чином позначаються і на розвитку транспортного сектору та ринку вантажних перевезень (рис. 1).

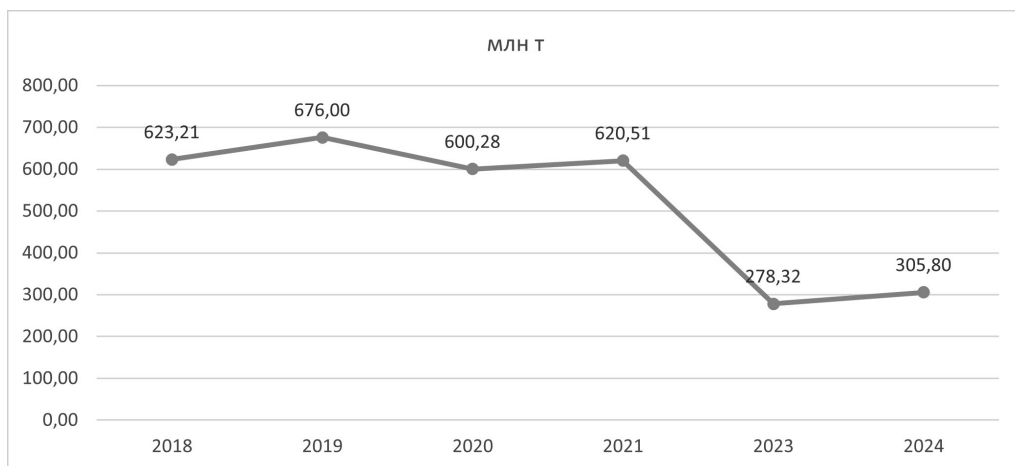


Рис. 1. Перевезення вантажів в Україні впродовж 2018–2024 рр.

Джерело: сформовано авторами на основі [11]

З рис. 1 видно, що загальна економічна кон'юнктура об'єктивно знаходить своє відображення у функціонуванні транспортного сектору. У періоди економічних спадів зменшуються обсяги перевезених вантажів. Як випливає з рис. 1, найбільшим потрясінням і викликом для вітчизняного ринку вантажних перевезень стала російська агресія, яка призвела до падіння вантажоперевезень приблизно у 2,5 рази (з 676 млн т у 2019 році до 278,32 у 2023 році). Вказані тенденції знаходять відображення в обсягах вантажоперевезень упродовж останніх років, які також скоротились у 2,5 рази з 338962,50 млн ткм у 2018 р. до 130823,40 млн ткм у 2023 р. (дані за 2022 рік відсутні) [11].

Наведені тенденції свідчать, що повномасштабна війна, яка призвела до руйнування транспортної інфраструктури та блокади частини транспортних коридорів, значно сильніше вплинула на український транспортний сектор, ринок вантажних перевезень, а відтак і усю національну економіку, ніж пандемія COVID-19.

Повномасштабна війна також вплинула на видову структуру вантажних перевезень, збільшивши значення автомобільного та залізничного транспорту, які домінували і в довоєнний період (рис. 3).

З рис. 3 бачимо, що в умовах війни та блокади українських чорноморських портів, навантаження на залізничний транспорт зросло до 73,73 %, а на автомобільний транспорт – до 25,63%, що майже вдвічі більше довоєнного періоду. Відповідно транспортування сипучих вантажів, таких як сільськогосподарська чи промислова продукція, здійснюється у сучасних умовах сухоходом до пунктів призначення або перевантаження.

Вимушена переорієнтація вантажопотоків певною мірою сприяє виходу зі складної ситуації в умовах війни, але не сприяє повноцінному відновленню експортного потенціалу та використанню потенціалу України як транзитної держави. Відтак це



Рис. 2. Структура вантажних перевезень впродовж 2018–2024 рр.

Джерело: сформовано авторами на основі [11]

знаходить відображення у від'ємному зовнішньоторговельному сальдо, яке значно зросло після повномасштабної російської агресії (рис. 3).

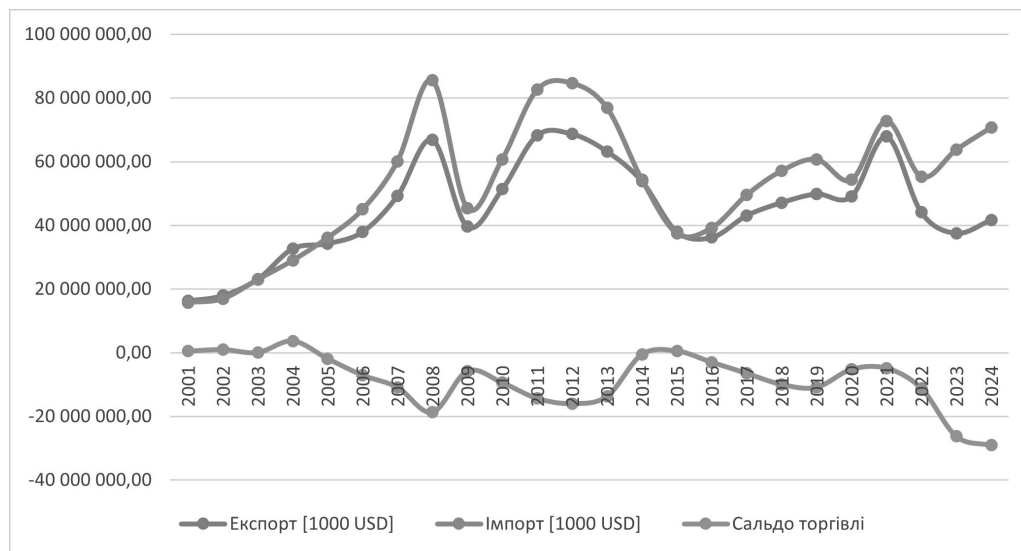


Рис. 3. Динаміка показників зовнішньої торгівлі України впродовж 2001–2024 рр.

Джерело: сформовано авторами на основі [11]

Така ситуація може означати появу значних дисбалансів для вітчизняного ринку вантажоперевезень через недостатній попит на експортні вантажі з України, який буде

недостатнім для рентабельності генерації пропозиції на обслуговування міжнародного транспорту. З цієї точки зору, ключовим є забезпечення вітчизняними державними інститутами достатнього попиту на такі послуги шляхом створення сприятливих умов для транзиту вантажів через територію України. Це є важливим, оскільки значні руйнування в промисловому секторі та потреби, пов'язані з відновленням, генеруватимуть попит на імпорт.

Одночасно вітчизняний експорт у період після закінчення військових дій упродовж певного часу може залишатись на низькому рівні через обмежені виробничі можливості вітчизняної економіки. Зауважимо, що Україна має значні передумови для збільшення свого експортного потенціалу передусім завдяки багатству природних ресурсів (за оцінками експертів, Україна володіє близько 5% світових запасів мінеральних ресурсів і входить до десятки найбільших світових виробників та експортерів урану, руд металів, а також входить до десятки найбільших виробників сільськогосподарської продукції). Водночас основні імпорتنі потреби України включають такі природні ресурси, як: рафінована нафта, природний газ та вугільні брикети. Окрім них, Україна також імпортує автомобілі, ліки, машини та механічні пристрої, електричне обладнання та запасні частини у великих кількостях [3]. Об'єктивно, що усі ці потреби у експортно-імпортних потоках повинні забезпечуватись належно функціонуючим транспортним сектором, а також транспортною інфраструктурою, які в собі генерують потужний потенціал для динамічного економічного розвитку в умовах вигідного географічного розташування між Азією та Європою.

Одним з позитивних факторів, що на сучасному етапі впливає на розвиток ринку вантажних перевезень в Україні, зокрема на розвиток українського автомобільного транспорту, є законодавчі зміни, прийняті Європейською Комісією, щодо лібералізації правил надання транспортних послуг українськими автомобільними перевізниками на території Європейського Союзу [12]. Законодавчий акт (від 29.06.2022, продовжений до 31.12.2025) дозволяє українським автоперевізникам здійснювати перевезення з України на територію Європейського Союзу, а також з території Європейського Союзу в Україну та транзит без отримання спеціальних дозволів. Очевидно, що це сприяє збільшенню частки українських підприємств у європейських ланцюгах поставок, потенціал яких не був повністю використаний до повномасштабного російського вторгнення. А вже у період до 24.02.2022 року український ринок автомобільних вантажних перевезень був зосереджений переважно на внутрішніх перевезеннях, а міжнародні перевезення, які були практично виключно експортні, у 2021 році становили лише 5% від загальної маси перевезених вантажів [11].

Таким чином, як не парадоксально, але війна стала ризикованою можливістю для українських автоперевізників наростити свій потенціал. Надання транспортних послуг на території Європейського Союзу змушує вітчизняних підприємців-перевізників покращувати якість послуг через інвестування у новий автопарк, цифровізацію діяльності та пристосування до способу здійснення транспортно-логістичних процесів, що застосовується на території Європейського Союзу. Ці заходи дають віддачу у збільшенні вантажоперевезень вітчизняним автомобільним транспортом (рис. 4).

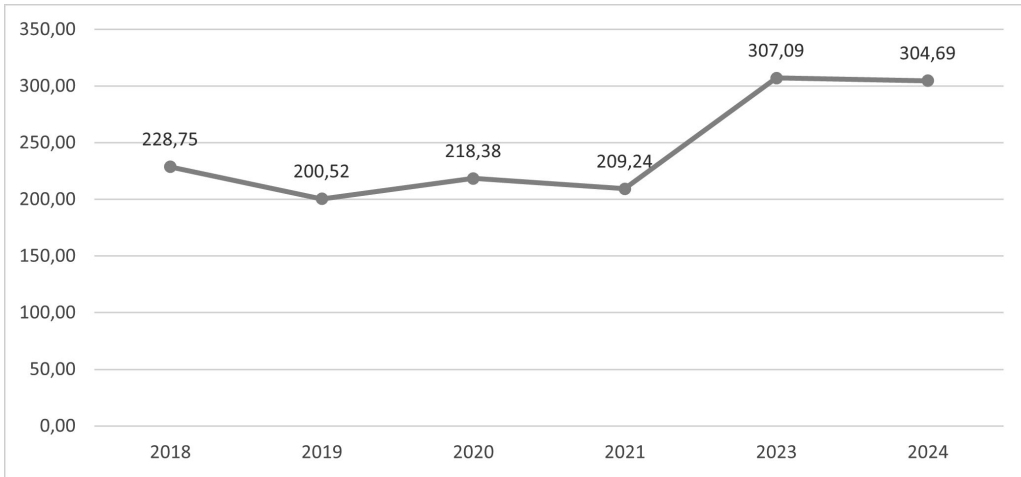


Рис. 4. Середня відстань перевезення тони вантажу автомобільним транспортом в Україні впродовж 2018–2024 рр., км
Джерело: сформовано авторами на основі [11]

З рис. 4 видно, що вітчизняний вантажний автомобільний транспорт, який до російського вторгнення був зосереджений переважно на обслуговуванні внутрішнього ринку і мав переважно регіональний характер, збільшив середню відстань транспортування однієї тони вантажу приблизно на 50%, що є наслідком зростання попиту на міжнародні перевезення (імпорт та експорт з використанням автомобільного транспорту) та лібералізації правових норм для українських перевізників. Ці тенденції дають водночас можливість підтримувати і вітчизняну економіку, забезпечуючи можливості реалізації експортно-імпортних потоків та зовнішньоекономічної діяльності вітчизняних суб'єктів господарювання.

У контексті дослідження функціонування ринку вантажних перевезень в Україні, уваги заслуговує і питання розвитку вітчизняної дорожньої інфраструктури. До російського вторгнення навантаження на українську дорожню мережу, виражене в тонах на кілометр дороги, значно перевищувало середній показник для 27 країн Європейського Союзу (Україна – 7,258 тис. т / км, ЄС–27 – 2,765 тис. т / км) [9], а стан дорожньої визначався як критичний. Це означає, що дорожня інфраструктура в період до повномасштабного вторгнення Росії була чинником, що гальмував розвиток сектору автомобільного транспорту. Водночас російська агресія спричинила ще більші руйнування і збитки в транспортній інфраструктурі, які, як уже зазначалось, оцінюються в 37 млрд дол. США [1].

Зазначені вище аспекти акцентують увагу на критично важливому значенні для розвитку ринку вантажних перевезень в Україні інвестицій у розвиток дорожньої інфраструктури, продовжуючи проєкти, розпочаті ще до війни, та розпочинаючи нові та сучасні. У цьому зв'язку доцільно звернути увагу на проєкт GO-Highway, пов'язаний з дорожньою інфраструктурою України, який мав на меті з'єднати

автомагістралями українські порти на Чорному морі, Одесу та Миколаїв, з польськими портами на Балтійському морі, Гданськом, Гдинею та Щецином. Передбачалося будівництво швидкісної дороги від прикордонного переходу з Польщею Корчова-Краковець, а потім через Львів – Тернопіль – Хмельницький – Умань до Одеси та Миколаєва. Вибрані ділянки трас E95 (Умань – Одеса), E50 (Тернопіль – Умань) та E40 (прикордонний перехід Корчова-Краковиць – Львів) мали бути приведені у відповідність до європейських стандартів швидкісних доріг [11]. Інфраструктурний проєкт GO-Highway є вираженням прагнення збільшити частку транзиту та інтермодального і мультимодального транспорту в Україні, зосередившись на дорожній інфраструктурі. Попри значні зусилля, реалізація проєкту суттєво відстає від початкових термінів, що потребує подальшої оптимізації та залучення нових інвестицій для його успішного завершення.

Українська залізнична інфраструктура, яка оцінюється більш позитивно порівняно з автомобільною, насамперед через менші розбіжності в аспекті щільності мережі порівняно з країнами Європейського Союзу, також потребує інвестицій на її модернізацію та розвиток [5]. Експертами визначено 4 ключові сфери, які є необхідними для ефективного розвитку залізничного транспорту в Україні [4]:

- 1) проблема різниці ширини колій між Україною (1520 мм) та Європейським Союзом (1435 мм), включаючи інтеграцію в рамках транс'європейської транспортної мережі (TEN-T);
- 2) розвиток мультимодальних логістичних центрів поблизу західних кордонів – як забезпечення експортних каналів;
- 3) цифрова та екологічна інфраструктура;
- 4) фінансування та міжнародне співробітництво (CEF).

Нині українська залізнична інфраструктура забезпечує лише фрагментарну інтеграцію з Європейським Союзом через перевантажувальні термінали (наприклад, Мостиська в Україні, Славков у Польщі). Операції з вантажем збільшують витрати на транспортні процеси та обмежують конкурентоспроможність України як транзитної країни.

Висновки. Повномасштабна війна суттєво вплинула на ринок вантажних перевезень в Україні, спричинивши падіння обсягів вантажних перевезень, дисбаланс між експортно-імпортними потоками, а відтак і зміну видового складу транспортних потоків на користь залізничного та автомобільного транспорту. Руїнування інфраструктури та блокада портів додатково підвищили витрати логістики та обмежили можливості транзиту. Водночас затвердження лібералізованих правил у ЄС для українських автоперевізників стимулює модернізацію автопарку, цифровізацію процесів та інтеграцію вітчизняного ринку вантажних перевезень у європейські логістичні ланцюги.

Для стійкого розвитку ринку необхідні інвестиції у дорожню та залізничну інфраструктуру, розвиток мультимодальних логістичних центрів, цифровізація та екологізація транспортних процесів, а також використання наукових методів прогнозування та макроекономічного моделювання. Реалізація цих заходів дозволить перетворити транспортний сектор України на конкурентоспроможну та інтегровану

складову європейської та глобальної логістики, підвищуючи роль країни як транзитного та експортного вузла і сприяючи економічному зростанню й відновленню національної економіки.

Список використаних джерел

1. World Bank. Fourth Rapid Damage and Needs Assessment (RDNA4): February 2022 – December 2024. URL: <https://www.worldbank.org>.
2. Koźlak A. The role of the transport system in stimulating economic and social development. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego: Ekonomika Transportu i Logistyka*. 2017. № 72. С. 19–33.
3. OEC – The Observatory of Economic Complexity. Ukraine Country Profile, 2023. URL: <https://oec.world/en/profile/country/ukr>.
4. Lousada S., Delehan S., Gómez J. M. N. et al. Bridging the gap: overcoming the 85 mm railway gauge difference between Ukraine and Europe using principles of circular economy and European service quality standards. *Journal of Infrastructure, Policy and Development*. 2024. №8(16):10555. DOI: <https://doi.org/10.24294/jipd10555>.
5. Redmer A., Wyrwicki K. Potential of post war Ukraine to handle transport of cargo between countries of the East and the European Union. *Gospodarka Materialowa i Logistyka*. 2025. № 1. С. 27–38. DOI:10.33226/1231-2037.2025.1.3.
6. Redmer A., Wyrwicki K. Development prospects for the Ukrainian road market for cargo transport – SWOT/TOWS analysis. *SMEU*. 2022. № 4(2). С. 327–343.
7. Roads Quality Index. World Economic Forum. URL: https://www.theglobaleconomy.com/rankings/roads_quality/.
8. Стасюк О. М., Чмирьова Л. Ю., Федяй Н. О. Ринки вантажних та пасажирських перевезень в Україні: проблеми та тенденції. Електронне наукове видання «Ефективна економіка». 2020. № 9. DOI: 10.32702/2307-2105-2020.9.54.
9. Яновська В. П., Кириченко Г. В. Бенчмаркінг ринку транспортних послуг: порівняльний аналіз Україна – ЄС. Економіка України. 2020. № 12 (709). С. 63–77.
10. World Bank. Restoring and Transforming Ukrainian Railways for a Better Future. URL: <https://www.worldbank.org/en/news/feature/2025/01/16/restoring-and-transforming-ukrainian-railways-for-a-better-future>.
11. Державна служба статистики України. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua>.
12. European Commission. EU-Ukraine Road Transport Agreement, 2022. URL: <https://eur-lex.europa.eu>.
13. European Commission. TEN-T expansion to Ukraine, 2023. URL: <https://transport.ec.europa.eu>.
14. Zasiadko M. GO Highway: nowy korytarz między Polską a Ukrainą? *IntermodalNews.pl*. 2020. URL: <https://intermodalnews.pl/2020/10/14/go-highway-nowy-korytarz-miedzy-polska-a-ukraina>.

References

1. World Bank. Fourth Rapid Damage and Needs Assessment (RDNA4): February 2022 – December 2024. Retrived from: <https://www.worldbank.org>.
2. Koźlak A. The role of the transport system in stimulating economic and social development. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego: Ekonomika Transportu i Logistyka*. 2017. № 72. С. 19–33.

3. OEC – The Observatory of Economic Complexity. Ukraine Country Profile, 2023. Retrived from: <https://oec.world/en/profile/country/ukr>.
4. Lousada S., Delehan S., Gómez J. M. N. et al. Bridging the gap: overcoming the 85 mm railway gauge difference between Ukraine and Europe using principles of circular economy and European service quality standards. *Journal of Infrastructure, Policy and Development*. 2024. № 8 (16):10555. DOI: <https://doi.org/10.24294/jipd10555>
5. Redmer A., Wyrwicki K. Potential of post war Ukraine to handle transport of cargo between countries of the East and the European Union. *Gospodarka Materialowa i Logistyka*. 2025. № 1. С. 27–38. DOI:10.33226/1231-2037.2025.1.3
6. Redmer A., Wyrwicki K. Development prospects for the Ukrainian road market for cargo transport – SWOT/TOWS analysis. *SMEU*. 2022. № 4(2). С. 327–343.
7. Roads Quality Index. World Economic Forum. Retrived from: https://www.theglobaleconomy.com/rankings/roads_quality/.
8. Stasyuk O. M., Chmyryova L. Yu., Fedyai N. O. Rynky vantaznych ta pasazyrskych perevezen v Ukraina: problem ta tendentsii [Freight and passenger transportation markets in Ukraine: problems and trends.]. *Electronic scientific edition «Efficient Economy»*. 2020. № 9. Retrived from: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=8199> [in Ukrainian].
9. Yanovska V. P., Kyrychenko G. V. Benczmarming rynku transportnych poslug: porivnialnyj analiz Ukraina-JES [Benchmarking of the transport services market: comparative analysis Ukraine]. *Economy of Ukraine*. 2020. № 12 (709). С. 63–77. [in Ukrainian].
10. World Bank. Restoring and Transforming Ukrainian Railways for a Better Future. Retrived from: <https://www.worldbank.org/en/news/feature/2025/01/16/restoring-and-transforming-ukrainian-railways-for-a-better-future> .
11. State Statistics Service of Ukraine. Retrived from: <https://www.ukrstat.gov.ua> [in Ukrainian].
12. European Commission. EU-Ukraine Road Transport Agreement, 2022. Retrived from : <https://eur-lex.europa.eu>.
13. European Commission. TEN-T expansion to Ukraine, 2023. Retrived from : <https://transport.ec.europa.eu>.
14. Zasiadko M. GO Highway: nowy korytarz między Polską a Ukrainą? // *IntermodalNews.pl*. 2020. Retrived from : <https://intermodalnews.pl/2020/10/14/go-highway-nowy-korytarz-miedzy-polska-a-ukraina> [in Ukrainian].

TRENDS AND PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF THE FREIGHT TRANSPORTATION MARKET IN UKRAINE

Stepan Panchyshyn¹, Maria Khmelyarchuk², Krzysztof Wyrwicki³

^{1,2,3}Ivan Franko National University of Lviv,
18 Svobody Ave., Lviv, 79008

¹e-mail: stepan.panczyshyn@lnu.edu.ua; ORCID: 0000-0002-6203-4789

²e-mail: mariia.khmeliarchuk@lnu.edu.ua; ORCID: 0000-0002-9800-4709

³e-mail: krzysztof.wyrwicki@wp.pl; ORCID: 0000-0001-9385-1522

Abstract. The article reviews the impact of Russia’s full-scale aggression against Ukraine on the functioning of the domestic freight transportation market, emphasizing the profound structural changes and disruptions in logistics and international trade flows. With direct damage to Ukraine’s transport infrastructure,

the sector has experienced a significant contraction in cargo volumes, disbalance between import and export flows, and forced reorientation of supply chains to land corridors across western borders. This has generated an asymmetric demand for transport services marked by rising import needs against the backdrop of declining exports.

The study applies systemic, analytical, and comparative research methods to assess the state of freight transport, quantify war-induced losses, and identify key development factors. Statistical data demonstrate that cargo transportation volumes declined more than 2.5 times during 2019–2023, with rail and road transport absorbing most of the redirected flows after seaport blockades. Legislative changes by the EU, however, have enabled Ukrainian carriers to expand their role in European supply chains, stimulating modernization of fleets, digitalization, and adaptation to EU logistics standards.

The article highlights critical institutional and infrastructural constraints such as worn-out assets, differences in railway gauge standards with the EU, and logistical inefficiencies at border crossings, which collectively limit the competitiveness of Ukraine as a transit hub in the European logistics system. At the same time, Ukraine retains significant transit and export potential due to its advantageous geographical position, abundant natural resources, and progress in EU integration, including liberalization of road freight operations.

The findings suggest that while war has exacerbated structural imbalances and increased operational costs, it has also created drivers for integration and transformation. Sustainable recovery of the freight transport market requires targeted investments in road and railway infrastructure, development of multimodal logistics centers, digital and green innovations, as well as scientific forecasting and macroeconomic modeling. These measures would enhance the competitiveness of Ukraine's transport sector, strengthen its export and transit capacity, and accelerate post-war reconstruction and integration into the European and global economy.

Keywords: freight transportation market, transport sector, transit potential, export potential, competitiveness, foreign trade balance, European integration.

Стаття: надійшла до редакції 25.04.2025

прийнята до друку 25.06.2025

опублікована (оприлюднена) 10.07.2025