

## Основні механізми реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень в умовах євроінтеграції України

Наталія В. Гой  <sup>1\*</sup> • Ольга І. Жук  <sup>2</sup> • Михайло М. Нагорняк  <sup>3</sup>

<sup>1</sup> Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника (Україна). Доцент кафедри публічного управління та адміністрування, канд. екон. наук, доцент.

<sup>2</sup> Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника (Україна). Завідувач кафедри публічного управління та адміністрування, канд. екон. наук, доцент.

<sup>3</sup> Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника (Україна). Професор кафедри міжнародних відносин, д-р політ. наук, професор.

\* Автор-кореспондент, e-mail: [nataliya.hoy@pnu.edu.ua](mailto:nataliya.hoy@pnu.edu.ua)

### СТАТТЯ

### АНОТАЦІЯ

#### Дослідницька

#### DOI:

[10.70651/3041-248X/2025.7-8.08](https://doi.org/10.70651/3041-248X/2025.7-8.08)

#### Авторське право

© 2025 авторів



Цей твір ліцензовано на умовах Ліцензії Creative Commons «Із Зазначенням Авторства – Некомерційна 4.0 Міжнародна» (CC BY-NC 4.0).



У контексті посилення євроінтеграційного курсу України питання модернізації вантажного залізничного транспорту набуває ключового значення для забезпечення конкурентоспроможності логістичної системи держави, інтеграції до Транс'європейської транспортної мережі та реалізації Угоди про асоціацію з ЄС. Існуючі інституційні, технічні та інвестиційні виклики вимагають комплексного підходу до формування політики у сфері вантажних залізничних перевезень. Метою статті є аналіз механізмів розвитку вантажного залізничного транспорту в Україні у розрізі євроінтеграційних пріоритетів. У дослідженні використано порівняльний, системний, структурно-функціональний та інституційний підходи, а також елементи контент-аналізу нормативно-правових актів і стратегічних документів ЄС та України. Встановлено, що, попри наявні позитивні зрушення у нормативному забезпеченні транспортної політики, процес адаптації українського вантажного залізничного сектору до стандартів ЄС залишається фрагментарним. Виявлено обмеження, пов'язані зі зношеністю рухомого складу, низьким рівнем залучення приватного капіталу, відсутністю чіткої довгострокової програми стимулювання інвестицій та недостатньою гармонізацією технічних параметрів. Підкреслено роль механізмів державно-приватного партнерства, лізингу та податкового стимулювання для модернізації інфраструктури та рухомого складу. Реалізація ефективної транспортної політики у вантажному залізничному секторі вимагає поглибленої інституційної координації, узгодження технічних регламентів з європейськими нормами, а також впровадження дієвих економічних стимулів. Подальші дослідження мають бути спрямовані на розробку адаптивної моделі оцінювання відповідності національної транспортної системи європейським вимогам, з урахуванням інфраструктурних, правових та фінансових аспектів.

### КЛЮЧОВІ СЛОВА

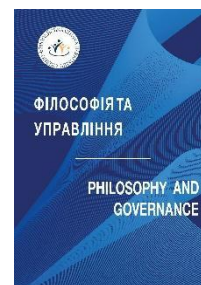
соціально-економічний розвиток, механізми, державне управління, залізничні вантажні перевезення, державна політика, євроінтеграція, європейський досвід.



e-ISSN 3041-248X

# Philosophy and Governance

<https://www.eu-scientists.com/index.php/fag>



## The Main Mechanisms for Implementing the State Policy of Developing Rail Freight Transport in the Context of Ukraine's European Integration

Nataliia Hoi <sup>1\*</sup> • Olga Zhuk <sup>2</sup> • Mykhailo Nagornyak <sup>3</sup>

<sup>1</sup> *Vasyl Stefanyk Precarpathian National University (Ukraine). Associate Professor at the Department of Public Management and Administration, PhD in Economics, Associate Professor.*

<sup>2</sup> *Vasyl Stefanyk Precarpathian National University (Ukraine). Head of the Department of Public Management and Administration, PhD in Economics, Associate Professor.*

<sup>3</sup> *Vasyl Stefanyk Precarpathian National University (Ukraine). Professor at the Department of International Relations, Doctor of Political Sciences, Professor.*

\* **Corresponding Author**, e-mail: [nataliya.hoy@pnu.edu.ua](mailto:nataliya.hoy@pnu.edu.ua)

### ARTICLE INFO

### ABSTRACT

#### Research Article

#### DOI:

[10.70651/3041-248X/2025.7-8.08](https://doi.org/10.70651/3041-248X/2025.7-8.08)

**Copyright** © 2025  
by authors



*This is an open access journal and all published articles are licensed under a Creative Commons Attribution—NonCommercial 4.0 International (CC BY-NC 4.0)*



In the context of strengthening Ukraine's European integration course, the issue of modernizing rail freight transport is becoming key to ensuring the competitiveness of the state's logistics system, integration into the Trans-European Transport Network and the implementation of the Association Agreement with the EU. Existing institutional, technical and investment challenges require a comprehensive approach to shaping policy in the field of rail freight transport. The purpose of the article is to analyze the mechanisms for developing rail freight transport in Ukraine in the light of European integration priorities. The study uses comparative, systemic, structural-functional and institutional approaches, as well as elements of content analysis of regulatory legal acts and strategic documents of the EU and Ukraine. It has been established that, despite the existing positive developments in the regulatory support of transport policy, the process of adapting the Ukrainian rail freight sector to EU standards remains fragmentary. Limitations associated with the wear and tear of rolling stock, low level of private capital attraction, lack of a clear long-term investment incentive program and insufficient harmonization of technical parameters were identified. The role of public-private partnership mechanisms, leasing and tax incentives for the modernization of infrastructure and rolling stock was emphasized. The implementation of an effective transport policy in the freight railway sector requires in-depth institutional coordination, harmonization of technical regulations with European standards, as well as the introduction of effective economic incentives. Further research should be aimed at developing an adaptive model for assessing the compliance of the national transport system with European requirements, taking into account infrastructure, legal and financial aspects.

### KEYWORDS

socio-economic development, mechanisms, public administration, rail freight transportation, public policy, European integration, European experience.

## 1. Вступ

Сучасні геоекономічні виклики, зумовлені повномасштабною війною, руйнуванням логістичної інфраструктури на сході та півдні України, а також стратегічний курс на євроінтеграцію актуалізують необхідність трансформації системи залізничних вантажних перевезень. Залізничний транспорт є критично важливою складовою транспортної системи України, забезпечуючи понад 60% внутрішніх і транзитних вантажопотоків [1], однак його технічний, інституційний і регуляторний стан не відповідає сучасним викликам та стандартам Європейського Союзу.

В умовах інтеграції до єдиного європейського транспортного простору виникає потреба у запровадженні ефективних механізмів реалізації державної політики, спрямованої на модернізацію залізничної галузі, лібералізацію ринку перевезень, розвиток інфраструктури, гармонізацію нормативно-правової бази та залучення інвестицій. Водночас спостерігається низький рівень інституційної спроможності, недостатня координація між державними та приватними суб'єктами, що ускладнює реалізацію стратегічних цілей [2]. Таким чином, проблематика полягає у відсутності комплексної системи механізмів реалізації державної політики у сфері розвитку залізничних вантажних перевезень в умовах євроінтеграційного поступу України, що зумовлює потребу в теоретичному обґрунтуванні та практичному формуванні таких механізмів відповідно до європейських принципів ефективності, конкурентності та сталості.

## 2. Огляд літературних джерел

Аналіз наукових джерел, присвячених проблематиці залізничного транспорту у контексті євроінтеграції України, засвідчує наявність значної уваги дослідників до окремих аспектів адаптації вітчизняної транспортної системи до стандартів ЄС. Зокрема, у дослідженні, проведеному Л. Марценюк та ін. (L. Martseniuk et al.) [3], акцент зроблено на необхідності інституційної та технічної інтеграції української залізничної мережі до європейської. Автори зосереджуються на узгодженні технічних стандартів, реформуванні нормативного середовища та гармонізації логістичних процесів. Водночас, хоча й порушено питання нормативної підтримки, конкретні механізми реалізації державної політики залишаються малодослідженими.

Певну увагу до функціонування прикордонної логістичної інфраструктури приділено у публікації К. Притула та ін. (K. Prytula et al.) [4]. Автори досліджують інфраструктурні бар'єри у сфері вантажних перевезень у прикордонному регіоні Україна – ЄС, виокремлюючи логістичну фрагментованість, недостатню пропускну здатність і потребу в координації інвестиційної політики. Проте у фокусі цього дослідження опинилася інфраструктура як фізична складова, тоді як інституційні інструменти державного регулювання лишилися поза увагою.

Суттєвий внесок у вивчення впливу зовнішньополітичних факторів на динаміку залізничних вантажопотоків зроблено М. Антонович (M. Antonowicz) [5], який проаналізував, як збройна агресія РФ проти України вплинула на структуру та обсяги залізничних перевезень на євразійському напрямі. Дослідник звертає увагу на зміну маршрутів, переорієнтацію логістичних ланцюгів та потребу в адаптації транспортної політики до нових викликів. Водночас у публікації відсутній аналіз саме механізмів внутрішньої політики держави у сфері залізничного транспорту.

Окремий аспект адаптації до європейських вимог інфраструктурних проєктів розглянуто у праці О. Бал та ін. (O. Bal et al.) [6]. Автори здійснили ґрунтовну оцінку імплементації вимог TSI (Технічних специфікацій взаємодії) у процесі модернізації української залізничної інфраструктури. Дослідження розкриває проблеми технічного узгодження систем сигналізації, електрифікації та колійного господарства, що є критично важливими для розвитку перевезень, однак переважно описано технічні процеси, тоді як інституційні чи фінансові інструменти політики залишаються поза полем дослідження.

У контексті ширшого аналізу конвергенції транспортного сектору України до європейських стандартів, дослідження О. Нукуфорук та ін. (O. Nykforuk et al.) [7], акцентує на поєднанні екологічної, економічної та регуляторної складових державної політики. У публікації показано роль адаптації транспортної політики до положень Зеленої угоди та Цілей сталого розвитку. Попри

комплексний характер роботи, залізничні вантажні перевезення в ній розглядаються лише як частина загального процесу інтеграції, без розкриття специфіки відповідних управлінських механізмів.

Загалом, проведений аналіз наукової літератури свідчить про високий рівень розробленості питань інфраструктурної сумісності, геополітичного впливу та регуляторної адаптації у сфері залізничного транспорту. Водночас бракує досліджень, що прямо стосуються саме механізмів реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень, зокрема у площині інституційного дизайну, фінансування, державно-приватного партнерства та міжвідомчої координації в умовах євроінтеграційних процесів. Ці прогалини й покликана заповнити дана робота.

### **3. Постановка завдання**

Мета статті – визначити зміст та специфіку основних механізмів реалізації державної політики у сфері розвитку залізничних вантажних перевезень в умовах євроінтеграційного курсу України.

Відповідно до поставленої мети визначено наступні завдання статті: проаналізувати сучасний стан залізничних вантажних перевезень в Україні в контексті євроінтеграції; дослідити нормативно-правову та інституційну базу державної політики у сфері вантажних перевезень; виокремити ключові механізми реалізації державної політики в цій сфері.

### **4. Методи та матеріали**

У процесі дослідження використано системний підхід до аналізу регуляторних механізмів транспортної політики, зокрема щодо вантажних перевезень в Україні у контексті гармонізації з європейськими стандартами. Основним джерелом емпіричних даних виступили офіційні нормативно-правові акти України, а також звітні матеріали Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України. Проведено порівняльно-правовий аналіз національного законодавства та норм ЄС, а також контент-аналіз стратегічних документів з питань розвитку транспортної інфраструктури.

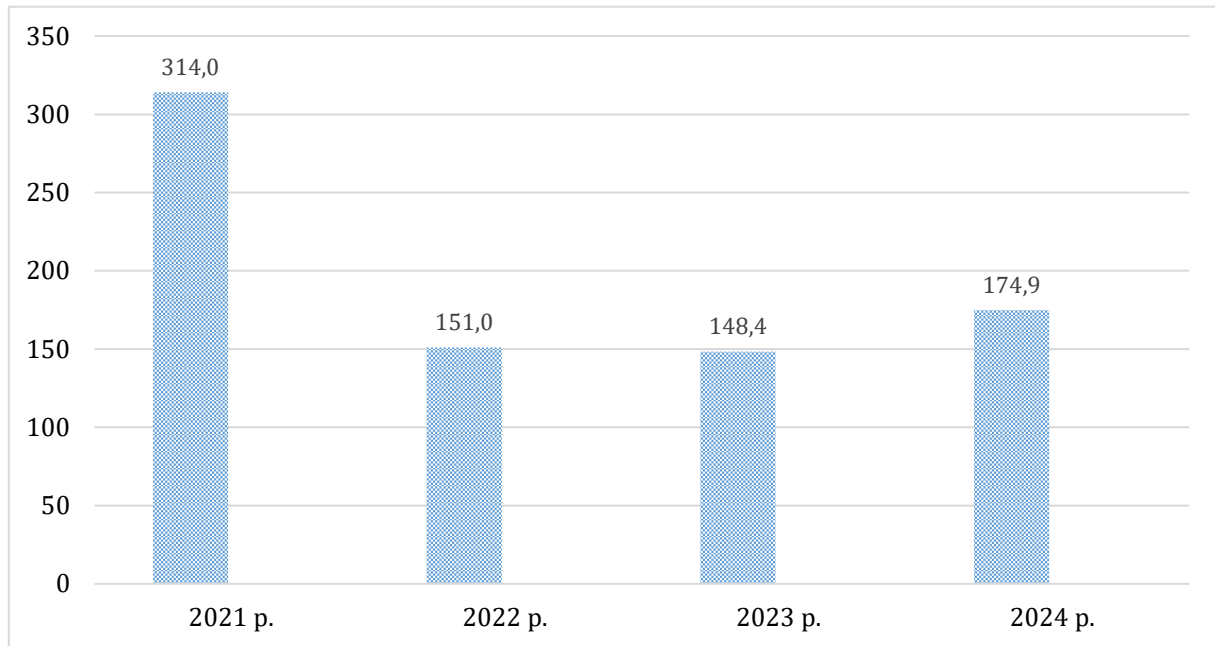
### **5. Результати та обговорення**

Залізничний транспорт відіграє ключову роль у системі вантажних перевезень України, забезпечуючи значну частку національного вантажообігу. До 2022 року цей показник перевищував 60–65 %, що свідчить про його стратегічне значення для економіки країни [6]. Повномасштабне вторгнення Російської Федерації суттєво трансформувало логістику та структуру перевезень, проте залізнична інфраструктура зберегла свою функціональну здатність, навіть попри часткову втрату доступу до морських портів, руйнування колій і вузлів на сході та півдні держави [7]. Ці зміни спричинили не лише перерозподіл напрямів транспортування вантажів, а й вплинули на загальні обсяги перевезень, що простежується у щорічній динаміці роботи АТ «Укрзалізниця». З метою візуалізації тенденцій розвитку залізничного вантажообігу доцільно проаналізувати динаміку перевезень упродовж 2021–2024 рр., що представлено на рисунку 1.

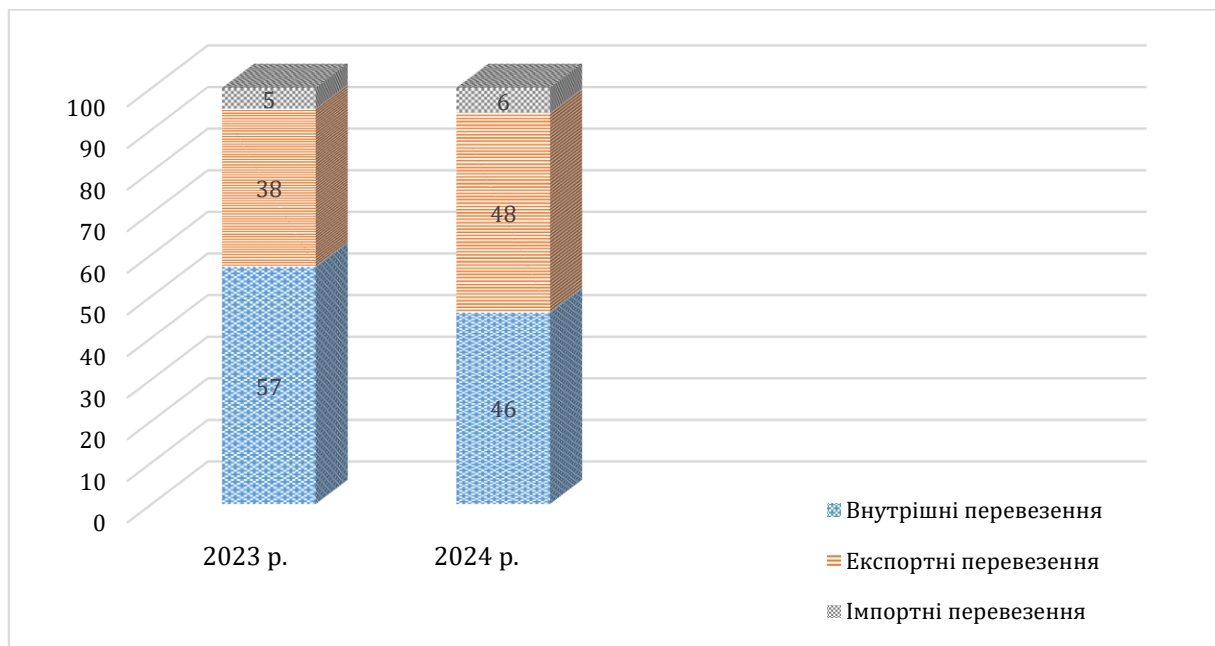
У 2023 році, за даними АТ «Укрзалізниця», обсяг залізничних вантажоперевезень становив 148,4 млн тон, що на 1 млн тон більше, ніж у 2022 році, але суттєво менше у порівнянні з довоєнним рівнем 2021 року, коли було перевезено понад 314 млн тон. Проте вже у 2024 році відбулося зростання до 174,9 млн тон, що на 17,9 % більше порівняно з попереднім роком. Така динаміка стала можливою завдяки активізації експорту, зокрема через альтернативні логістичні маршрути, включаючи морський коридор, відкритий у серпні 2023 року.

Експортні перевезення становлять майже половину всього обсягу вантажопотоків – близько 84,7 млн тон у 2024 році, що на 51,2 % більше, ніж у 2023 (рис. 2). Основу експортного вантажопотоку формують залізна руда, зернові культури, метали та продукція аграрного сектору. Водночас внутрішні перевезення зменшилися на 5,5 %, до 80,2 млн тон, а імпорتنі вантажі зросли на 40,9 % і досягли 9,6 млн тон. Такий розподіл свідчить про збереження

експортно-орієнтованої моделі функціонування залізничного транспорту, що визначає його ключову роль у забезпеченні валютних надходжень до бюджету та стабілізації економіки країни.



**Рис. 1. Динаміка вантажоперевезень АТ «Укрзалізниця», 2021–2024 рр., млн т**  
Джерело: побудовано автором на основі [8–11].



**Рис. 2. Динаміка експорту, імпорту й внутрішніх вантажоперевезень залізничним транспортом, 2023–2024 рр., %**

Джерело: побудовано автором на основі [12]

У структурі перевезень переважають сировинні вантажі. У першій половині 2024 року найбільші обсяги припали на залізну та марганцеву руду (понад 38 %), зернові культури (близько 37 %), а також будівельні матеріали та продукти металургії [12]. Водночас зберігається тенденція до зниження частки високотехнологічних і промислових вантажів, що вказує на необхідність диверсифікації структури перевезень та підтримки внутрішньої переробки. Така структура вантажопотоків безпосередньо залежить не лише від зовнішньоекономічної ситуації, а й від ефективності нормативно-правової та інституційної бази державної політики у сфері вантажних перевезень, яка покликана забезпечити їх стійкість, безпеку та економічну ефективність.

Нормативно-правова база державної політики у сфері вантажних перевезень формується в межах системи транспортного законодавства України, що охоплює акти різної юридичної сили – від законів до підзаконних актів і стратегічних документів. Основу цієї бази становлять закони України, зокрема: Закон України «Про транспорт» [13], який визначає загальні принципи функціонування транспортної системи держави; Закон України «Про залізничний транспорт» [14] – нормативний акт, що регулює правові засади організації залізничних перевезень, зокрема вантажних, права та обов'язки учасників транспортного процесу, умови безпеки руху та охорони вантажів. Також важливу роль відіграє Закон України «Про транзит вантажів» [15], який визначає режим переміщення вантажів через територію України, сприяючи реалізації її транзитного потенціалу.

Крім базових законів, діє низка підзаконних актів – постанов Кабінету Міністрів України (зокрема № 138 від 4 березня 1997 року «Про затвердження Правил надання послуг залізничного транспорту»), наказів Міністерства інфраструктури (наприклад, щодо тарифної політики, порядку оформлення документів, організації перевезень небезпечних вантажів тощо). Суттєве значення має Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, яка передбачає розвиток логістичних центрів, модернізацію інфраструктури, впровадження цифрових рішень і посилення інтеграції у європейський транспортний простір, у тому числі шляхом гармонізації нормативно-правових актів із регламентами ЄС [16]. Зазначена стратегія, а також комплекс чинних нормативних актів свідчать про формування довгострокового бачення розвитку галузі, однак їх реалізація стикається з низкою викликів. Передусім, нормативно-правова база має фрагментарний характер, зберігається дублювання регуляторних повноважень між різними органами виконавчої влади, а імплементація положень європейського законодавства не завжди супроводжується відповідною інституційною та фінансовою підтримкою. Інституційна архітектура сфери вантажних перевезень представлена низкою органів, повноваження яких часто перетинаються (табл. 1). Так, Міністерство інфраструктури України відповідає за формування державної політики, Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека) – за контроль та нагляд, а АТ «Укрзалізниця» виконує функції основного оператора залізничних перевезень. Утім, повноцінна координація між цими суб'єктами потребує посилення, зокрема шляхом запровадження цифрового документообігу, обміну даними в реальному часі, а також створення єдиного логістичного хабу.

**Таблиця 1. Інституційна структура державного управління у сфері залізничних вантажних перевезень в Україні**

| Інституція                                                               | Повноваження, функції                                                                                                                                                                                                                 |
|--------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України</b> | Формує та реалізує державну політику у сфері транспорту, включаючи залізничні вантажні перевезення; координує діяльність підпорядкованих підприємств, затверджує нормативно-правові акти, спрямовані на розвиток транспортної системи |
| <b>АТ «Укрзалізниця»</b>                                                 | Основний оператор залізничної інфраструктури; здійснює організацію та надання послуг з вантажних перевезень; встановлює тарифи, підтримує технічний стан інфраструктури, локомотивів, вагонного парку                                 |
| <b>Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека)</b> | Контроль за дотриманням вимог безпеки перевезень; нагляд за технічним станом залізничного транспорту; розслідування аварій, контроль ліцензування, моніторинг вантажопотоків                                                          |
| <b>Антимонопольний комітет України (АМКУ)</b>                            | Регулювання ринку транспортних послуг; протидія зловживанню монопольним становищем на ринку залізничних вантажоперевезень; розгляд скарг на дискримінаційні тарифи                                                                    |

*Джерело:* власна розробка авторів.

З огляду на складну архітектуру управління у сфері транспорту, забезпечення ефективної взаємодії між ключовими інституціями набуває визначального значення. На практиці механізми реалізації політики охоплюють як адміністративно-управлінські, так і регуляторно-економічні інструменти, спрямовані на модернізацію системи перевезень, забезпечення доступності, безпеки, конкурентоспроможності та її адаптацію до стандартів Європейського Союзу (рис. 3).

Одним із центральних механізмів є нормативно-правова гармонізація з європейським законодавством. У 2023 році було затверджено оновлений план імплементації актів права ЄС у сфері транспорту, що передбачає поступове впровадження регламентів, директив та технічних

стандартів ЄС, зокрема у частині безпеки, ліцензування, прозорості тарифоутворення та доступу до інфраструктури. Така адаптація є необхідною передумовою для відкриття ринку для приватних операторів та лібералізації перевезень відповідно до вимог Угоди про асоціацію між Україною та ЄС.



**Рис. 3. Ключові механізми реалізації державної політики у сфері розвитку залізничних вантажних перевезень**

*Джерело:* власна розробка авторів.

Іншим важливим механізмом є розвиток прикордонної та логістичної інфраструктури. В умовах обмеженого доступу до морських портів, що виник унаслідок збройної агресії Росії, роль залізничного транспорту в забезпеченні експорту та транзиту вантажів суттєво зростає. У зв'язку з цим держава реалізує проекти із будівництва ділянок колії стандарту 1435 мм (зокрема на напрямках Чоп–Ужгород, Мостиська–Львів), модернізації прикордонних станцій, будівництва інтермодальних терміналів та створення логістичних хабів на західному кордоні [17]. Ці заходи покликані забезпечити технічну сумісність з європейською мережею TEN-T, розширити пропускну здатність, пришвидшити процедури перевантаження та обробки вантажів.

Значну роль у реалізації державної політики відіграє також цифровізація процесів перевезень. Запровадження електронних накладних, цифрового документообігу, систем моніторингу вантажопотоків у реальному часі, автоматизованих платформ для взаємодії учасників ринку (держави, операторів, споживачів) сприяє підвищенню прозорості та скороченню адміністративних бар'єрів. У цьому контексті актуальним є створення єдиного цифрового логістичного хабу, який забезпечував би координацію між усіма суб'єктами транспортного процесу.

Окремо варто відзначити механізми модернізації рухомого складу та стимулювання інвестицій. Значна зношеність вагонного та локомотивного парку обмежує пропускну здатність залізниць і знижує енергоефективність перевезень. Незважаючи на певний прогрес у сфері оновлення парку за державні та корпоративні кошти (зокрема будівництво понад 500 вагонів у 2024 році), існує потреба у формуванні довгострокової державної програми підтримки інвесторів, у тому числі через механізми державно-приватного партнерства, лізинг та податкові стимули [18].

Стратегічне значення має відкриття ринку залізничних перевезень для приватних операторів, яке передбачає демонополізацію ринку, забезпечення рівного доступу до інфраструктури, прозоре тарифоутворення та ефективне регулювання конкурентного середовища. Водночас, у 2024 році, цей процес все ще перебуває на етапі часткової реалізації, що потребує посилення інституційної спроможності відповідальних органів та імплементації європейських принципів управління галуззю.

Очікувані результати реалізації національної політики розвитку вантажних перевезень у контексті євроінтеграції передбачають формування вискоєфективної, інтегрованої в європейський транспортний простір логістичної системи, здатної забезпечити зростання



експортного потенціалу та підвищення конкурентоспроможності української економіки. Завдяки модернізації рухомого складу, впровадженню цифрових рішень для моніторингу та управління перевезеннями, а також розвитку транспортної інфраструктури очікується зменшення витрат на логістику, скорочення часу доставки вантажів і підвищення надійності перевезень. Додатково, через механізми державно-приватного партнерства та інвестиційні стимули, прогнозується залучення приватного капіталу у стратегічні сектори транспортної галузі, що сприятиме оновленню технічної бази, посиленню екологічної складової логістичних операцій та формуванню стійкої до криз системи вантажних перевезень. У довгостроковій перспективі реалізація запропонованої політики сприятиме збільшенню обсягів внутрішніх і транзитних перевезень, інтеграції українських транспортних коридорів до мережі TEN-T та закріпленню України як ключової ланки у системі міжнародної торгівлі.

## 6. Висновки

Проаналізовано основні економічні та інституційні механізми модернізації вантажного залізничного транспорту України в умовах європейської інтеграції. З'ясовано, що ефективна інтеграція до європейського транспортного простору неможлива без глибокої адаптації національних нормативно-правових засад, технічних стандартів, а також оновлення рухомого складу та логістичної інфраструктури. Виокремлено ключові чинники, що впливають на конкурентоспроможність вантажних перевезень: рівень технічної зношеності вагонів, недостатній обсяг інвестицій, фрагментарність державної політики у сфері вантажної логістики. Запропоновано механізми стимулювання модернізації через державно-приватне партнерство, лізингові інструменти, а також запровадження цільових податкових пільг для інвесторів, зацікавлених в оновленні парку та розвитку інфраструктури.

Перспективними напрямками подальших досліджень є формування методики оцінювання ефективності впроваджених державних стимулів для модернізації галузі; порівняльний аналіз національних підходів до вантажних перевезень із практиками країн-членів ЄС; вивчення потенціалу транскордонних транспортних коридорів у розрізі економічної інтеграції. Крім того, доцільним є розвиток наукових досліджень щодо гармонізації екологічних та енергетичних стандартів функціонування залізничного транспорту відповідно до вимог ЄС.

## References

1. Antonowicz, M. (2024). Impact of the armed conflict in Ukraine on rail freight between Asia and Europe. *Journal of Civil Engineering and Transport*, 6(1), 25–38. <https://doi.org/10.24136/tren.2024.002>
2. Bal, O., Tverdomed, V., Kovalchuk, O., Solodiak, L., & Borys, N. (2025). Implementation of TSI requirements in railway infrastructure modernization projects of Ukraine in the context of EU transport system integration. *Transport Systems and Technologies*, (45), 22–36. <https://tst.duit.in.ua/index.php/tst/article/view/422>
3. Nykyforuk, O., Stasiuk, O., Chmyrova, L., & Fediai, N. (2025). Convergence of Ukraine's transport sector with the EU as an important aspect of achieving the sustainable development goals and the Green Deal. *Journal of European Economy*, 24(1), 131–148. <https://doi.org/10.35774/jee2025.01.131>
4. Bandura, R., Timtchenko, I., & Robb, B. (2024, April 8). Ships, trains, and trucks: Unlocking Ukraine's vital trade potential. *Center for Strategic and International Studies*. <https://www.csis.org/analysis/ships-trains-and-trucks-unlocking-ukraines-vital-trade-potential>
5. Strelko, O., Toropov, B., Horban, A., Hrushevska, T., & Bernatskyi, A. (2024). Some issues of the project analysis of options for the implementation of European standard railways in Ukraine. *Transactions on Transport Sciences*, 15(1), 64–70. <https://doi.org/10.5507/tots.2023.023>
6. Martseniuk, L., Kovalenko-Marchenkova, Y., & Furfaro, R. D. (2022). Directions of integration of railway transport of Ukraine into the European railway network. *Philosophy, Economics and Law Review*, 2(2), 96–109. <https://er.dduvs.edu.ua/bitstream/123456789/10729/1/8.pdf>
7. Prytula, K., Kalat, Y., & Kurowska-Pysz, J. (2024). Study of the functioning of transport and logistics infrastructure for freight transport in the EU-Ukraine border zone. *Journal of Infrastructure, Policy and Development*, 8(7), 4494. <https://doi.org/10.24294/jipd.v8i7.4494>
8. Centre for Transport Strategies. (2023, December 22). Ukrzaliznytsia expects rail freight transport volume to reach 147 million tons in 2023. *Centre for Transport Strategies*. <https://lnk.ua/9MVwgdIVz>



9. Centre for Transport Strategies. (2022, December 8). Rail freight transport volume in Ukraine down 50% in 11 months of 2022. *Centre for Transport Strategies*. <https://lnk.ua/1zN2nXbN7>
10. Dmytrienko, O. (2024, January 18). U 2023 rotsi Ukrzaliznytsia zmeshyla obsyah vantazhoperevezen na 1.5% do 148.4 mln tonn [In 2023, Ukrzaliznytsia reduced freight volume by 1.5% to 148.4 million tons]. *Ukranews*. <https://ukranews.com/ua/news/978541-u-2023-rotsi-ukrzaliznytsya-zmeshyla-obsyag-vantazhoperevezen-na-1-5-do-148-4-mln-tonn>
11. ATFL. (2025, January 23). 2024: Ukrzaliznytsia transported 175 million tons of cargo. *Association of Transport and Freight Logistics of Ukraine*. <https://www.atfl.org.ua/en/news/2024-ukrzaliznytsia-transported-175-million-tons-cargo>
12. Open4Business. (2025, January 21). Ukrzaliznytsia increased freight transportation by 17.9% in 2024. *Open4Business*. <https://open4business.com.ua/en/ukrzaliznytsia-increased-freight-transportation-by-17-9-in-2024>
13. Verkhovna Rada of Ukraine. (1994, November 10). *Law of Ukraine On transport* No. 232/94-VR. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text>
14. Verkhovna Rada of Ukraine. (1996, July 4). *Law of Ukraine On railway transport* No. 273/96-VR. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80#Text>
15. Verkhovna Rada of Ukraine. (1999, October 20). *Law of Ukraine On transit of goods* No. 1172-XIV. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1172-14#Text>
16. Cabinet of Ministers of Ukraine. (2024, December 27). Resolution No. 1550 On approval of the National Transport Strategy of Ukraine until 2030 and the operational plan of its implementation for 2025–2027. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-%D0%BF#n22>
17. Railtarget. (2025, February 20). No more border delays? Ukraine's first European gauge railway launching in 2025. *Railtarget*. <https://www.railtarget.eu/technologies-and-infrastructure/ukraine-euro-gauge-railway-uzhhorod-2025-10175.html>
18. Cech, L. (2024, January 30). Manufacturing record: UZ made the most wagons in its history in 2023. *Railmarket*. <https://railmarket.com/news/rolling-stock/16087-manufacturing-record-uz-made-the-most-wagons-in-its-history-in-2023>