

## Socio-Economic Problems and the State

journal home page: <http://sepd.tntu.edu.ua>



Falovych, V. & Falovych, N. (2021) Doslidzhennia rynku transportnykh poslug Ukrainy v period kryzy [Research of the market of transport services of Ukraine during the crisis]. *Sotsialno-ekonomichni problemy i derzhava* [Socio-Economic Problems and the State] (electronic journal), Vol. 25, no. 2, pp. 405-412. Available at: <http://sepd.tntu.edu.ua/images/stories/pdf/2021/21fvavpk.pdf>



## ДОСЛІДЖЕННЯ РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ УКРАЇНИ В ПЕРІОД КРИЗИ

### Володимир ФАЛОВИЧ

Тернопільський національний технічний  
університет імені Івана Пулюя  
вул. Руська, 56, м. Тернопіль, 46001, Україна  
e-mail: [falovych@gmail.com](mailto:falovych@gmail.com)  
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-5784-0233>

### Наталія ФАЛОВИЧ

Західноукраїнський національний університет  
вул. Львівська, 11, м. Тернопіль, 46009, Україна  
e-mail: [n.falovych@gmail.com](mailto:n.falovych@gmail.com)  
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-1651-3022>



**Анотація.** В статті описано сучасний стан транспортної системи України в розрізі пасажирообороту та вантажообороту в період з 2018 по 2020 роки. Основний фокус у статті зосереджено на аналізі обсягів пасажирських та вантажних перевезень за видами вантажів та видами транспорту.

Розкрито питання транспортної системи України та транспортних перевезень, що забезпечують ефективне функціонування системи господарських відносин в країні. Зростання обсягів як вантажних, так і пасажирських перевезень, свідчать про зростання економіки країни, а зниження їх обсягу – є показником кризових явищ в економіці. Нами виділено основні види транспорту, якими здійснюються пасажирські перевезення в Україні, проведено аналіз пасажирообороту в період з 2018 по 2020 роки, здійснено порівняння обсягів перевезень із докарантинним періодом. Також здійснено аналіз обсягів вантажообороту в Україні за видами транспорту та за видами вантажів у зазначений період. Завдяки аналізу статистичних даних, ми зробили висновок про значимість окремих видів транспорту для національної економіки з позиції вантажних і пасажирських перевезень. Зроблено висновки про те, що по-перше, карантинні обмеження мали значний вплив на транспортну галузь України, по-друге, обсяги пасажирських перевезень всіма видами транспорту зазнали суттєвих втрат під час пандемії COVID-19, по-третє, на обсяги вантажних перевезень запроваджені карантинні заходи практично не вплинули. Разом з тим, основний наголос зроблено на ряді внутрішніх проблем організаційного, стратегічного та економіко-технологічного характеру транспортної галузі України, зокрема тривале реформування; проблеми, що пов'язані зі стратегічним управлінням, техніко-технологічне відставання розвитку інфраструктури та рухомого складу і низький рівень цифрових трансформацій на транспорті.

**Ключові слова:** обсяги вантажних перевезень, обсяги пасажирських перевезень, вантажооборот, пасажирооборот, транзит, мультимодальні перевезення, тенденції перевезень.

### Article history:

Received: October, 2021  
1st Revision: October, 2021  
Accepted: November, 2021

### JEL classification:

R4

### UDC:

658.5.009.12:338.436

### DOI:

<https://doi.org/10.33108/sepd.2022.02.405>



Фалович В. Дослідження ринку транспортних послуг України в період кризи [Електронний ресурс] / Володимир Фалович, Наталія Фалович // Соціально-економічні проблеми і держава. — 2021. — Вип. 2 (25). — С. 405-412. — Режим доступу: <http://sepd.tntu.edu.ua/images/stories/pdf/2021/21fvavpk.pdf>



This open access article is distributed under a Creative Commons Attribution (CC-BY) 4.0 license.

## 1. Постановка проблеми.

Транспортна інфраструктура держави є важливим чинником її економічного зростання, а також чинником, що забезпечує ефективне функціонування системи її господарських відносин, оскільки забезпечує рух товаропотоків, створення нових робочих місць, збільшення обороту торгівлі та підвищення якості обслуговування покупців, а також підвищення інвестиційної привабливості територій з розвинутою транспортно-складською інфраструктурою. Збільшення обсягів перевезень завжди є індикатором зростання економіки країни, а зниження їх обсягу – показником кризових явищ в економіці. Відповідно, важливо проаналізувати динаміку ринків вантажних і пасажирських перевезень в Україні, особливо в кризовий період, зумовлений карантинними обмеженнями в період пандемії COVID-19.

## 2. Аналіз останніх досліджень та публікацій.

Дослідженням динаміки, сучасного стану та перспектив розвитку вантажо- та пасажирообороту приділяли увагу такі вчені економісти: Антощишина Н. І. [1], Вовк О. М. [2], Крикавський Є. В. [3], Якимішин Л. Я. [4], Семенюк С. Б. [6], Стасюк О. М. [7], Фалович В. А. [8,9] та ін. Проте, аналіз останніх досліджень у цій сфері засвідчив про фрагментарність підходу до вивчення проблеми, а саме недостатню увагу приділено аналізу ринків пасажирських та вантажних перевезень в Україні в кризовий період, зумовлений карантинними обмеженнями в період пандемії COVID-19.

## 3. Постановка завдання.

Метою статті є здійснення оцінювання стану та динаміки розвитку ринків вантажних і пасажирських перевезень в Україні в період докарантинних обмежень, зумовлених пандемією COVID-19 та під час пандемії у 2019-2020 роках.

## 4. Виклад основного матеріалу.

Структуру пасажирообороту за видами транспорту в Україні у 2018 році подано на рис. 1.



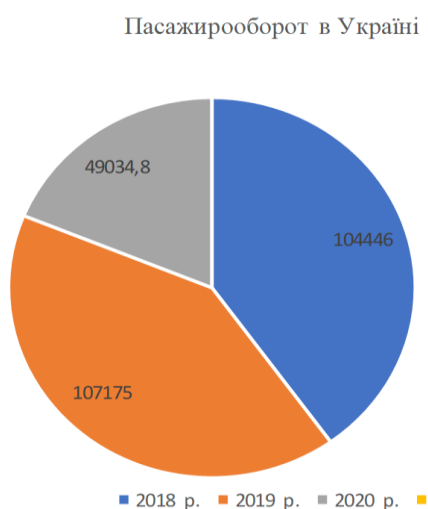
**Рис.1. Пасажирооборот за видами транспорту у 2018 р.**

*Джерело: сформовано за даними Держкомстату України [5]*

Наступні роки, зокрема, 2019 і 2020 – роки пандемії COVID-19, суттєво знизили мобільність населення України, про що свідчать дані табл. 1.

<b>Таблиця 1. Пасажирооборот за видами транспорту у 2018-2020 роках, млн. пас. км. [5]</b>				
№	Транспорт	2018 р.	2019 р.	2020 р.
1	Залізничний	28685,2	28413,5	10696,2
2	Автомобільний	34560,3	33879,9	19092,2
3	Водний	27,6	25,8	4,0
4	Авіаційний	25889,3	30241,8	10106,9
5	Трамвайний	3925,4	3729,2	2541,0
6	Тролейбусний	5804,8	5407,0	3452,9
7	Метрополітенівський	5553,4	5477,8	3141,6
8	Всього	104446,0	107175,0	49034,8

На рис. 2 ми бачимо загальну динаміку зниження пасажирообороту в Україні у період з 2018 по 2020 роки.



**Рис. 2. Динаміка пасажирообороту в Україні у 2018-2020 рр.**

*Джерело: сформовано за даними Держкомстату України [5]*

У відсотковому співвідношенні пасажирооборот 2020 року до 2019 року склав лише 45,8%, тобто менше половини попереднього періоду. Також, важливим показником діяльності транспортної сфери є обсяги пасажирообороту за видами транспорту. Як бачимо з даних табл. 1, динаміка пасажирообороту на автомобільному транспорті у 2018-2020 роках зберігала негативні тенденції та знизилася з 34560,3 млн пас. км до 19092,2 млн пас. км (рис. 3).



**Рис. 3. Обсяги пасажирських перевезень автомобільним транспортом в Україні у 2018-2020 рр.**

*Джерело: сформовано за даними Держкомстату України [5]*

Важливим показником, що характеризує діяльність транспортної системи, є обсяг пасажирських перевезень авіаційним транспортом, який теж зазнав значних економічних втрат через пандемію COVID-19. Так, у 2018 році пасажирооборот на авіаційному транспорті склав 25889,3 млн пас. км, що становить 256,1% від обсягу перевезень 2020 року (рис. 4). Як бачимо, авіаційні перевезення були ще більш збитковими, ніж залізничні та автомобільні. Це зумовлено тим, що авіаційним транспортом здійснювалися переважно зовнішні перевезення.

Таким чином, закриття кордонів на період пандемії, спричинили прямий негативний економічний вплив на дану галузь.



**Рис.4. Обсяг авіаційних перевезень пасажирів в Україні у 2018-2020 рр.**

*Джерело: сформовано за даними Держкомстату України [5]*

Значний обсяг пасажирських перевезень в Україні, у досліджуваний період, здійснювався залізничним транспортом. Обсяг пасажирообороту даним видом транспорту у 2018 році склав 28685,2 млн пас. км, що на 17989 млн пас. км більш, ніж у 2020 році, або на 37,3%. Отримані дані свідчать про значні економічні збитки цієї галузі у 2020 році у порівнянні з динамікою минулих періодів (рис. 5).



**Рис. 5. Обсяг залізничних перевезень пасажирів в Україні у 2018-2020 рр.**

*Джерело: сформовано за даними Держкомстату України [5]*

За вказаний період, а саме 2018-2020 роки, обсяги вантажних перевезень (табл. 2) не зазнали таких значних змін, як пасажирські перевезення.

**Таблиця 2. Обсяг перевезених вантажів за видами транспорту у 2018-2020 роках, млн ткм [5]**

№	Вид транспорту	2018 р.	2019 р.	2020 р.
1	Залізничний	186344,1	181844,7	175587,1
2	Морський	1822,8	1773,9	1504,4
3	Річковий	1540,2	1613,8	1372,9
4	Автомобільний	72068,3	64952,9	65176,9
5	Авіаційний	339,7	295,6	316,2
6	Трубопровідний	99239,9	104528,1	69281,8

Це пояснюється значно меншими обмеженнями в перевезеннях вантажів всіма видами транспорту у порівнянні з пасажирськими перевезеннями, що мали місце в період пандемії (рис. 6).

Як бачимо з наведеного рисунку, найбільше навантаження з перевезення вантажів в Україні лежить на залізничному, автомобільному та трубопровідному транспорті. В той час, як авіаційний, морський та річковий транспорт мають незначний вплив на загальну кількість перевезених вантажів в Україні. За видами вантажів перевезення залізничним транспортом в Україні розподіляються також нерівномірно, що зумовлено зменшенням як внутрішньодержавних, так і міжнародних залізничних перевезень, насамперед, транзитних.



**Рис.6. Обсяг перевезених вантажів за видами транспорту у 2018-2020 рр., млн.ткм.**

Джерело: сформовано за даними Держкомстату України [5]

Найбільше залізничним транспортом перевозиться кам'яного вугілля, залізної і марганцевої руд, зерна і продуктів перемелу, а також будівельних матеріалів (табл. 3).

Так, у 2018 році даним видом транспорту перевезено 42,7 млн т кам'яного вугілля, у 2019 році – 40,0 млн т, а вже у 2020 році – 48,6 млн т, що становить 121,5% попереднього періоду; кількість перевезених залізної та марганцевої руд також зросла і становила 116,7% попереднього періоду; кількість перевезених зерна і продуктів перемелу зросла на 107% за вказаний період, а от перевезення будівельних матеріалів залізничним транспортом зросло на 24,5 млн т і склало 207,6% попереднього періоду.

**Таблиця 3. Перевезення вантажів залізничним транспортом за видами вантажів у 2018-2020 роках, млн.т. [5]**

Види вантажів	2018 р.	2019 р.	2020 р.
Перевезено вантажів	322,3	312,9	305,5
З них відправлено	267,6	262,6	н/д
у т.ч. за номенклатурою вантажів:			
кам'яного вугілля	42,7	40,0	48,6
коксу	4,9	4,3	4,6
нафти і нафтопродуктів	3,5	3,3	11,5
руди залізної і марганцевої	66,5	68,3	79,7
чорних металів	20,1	19,1	20,5
брухту чорних металів	3,0	2,4	2,0
лісових вантажів	2,4	1,0	1,4
хімічних і мінеральних добрив	3,4	4,4	8,7
зерна і продуктів перемелу	32,9	39,8	35,2
цементу	5,7	5,4	5,7
будівельних матеріалів	35,9	29,1	60,4
інших вантажів	46,6	45,5	27,2

Отримані дані свідчать про відсутність впливу карантинних обмежень на обсяги вантажних перевезень в Україні у порівнянні з обсягами пасажирських перевезень.

### 5. Висновки та перспективи подальших досліджень в даному напрямку.

Проведений аналіз дав змогу оцінити обсяги пасажирських та вантажних перевезень за видами транспорту в Україні з докарантинним періодом та зробити висновки про те, що по-перше, пандемія мала значний вплив на транспортну галузь України, по-друге, обсяги пасажирських перевезень всіма видами транспорту зазнали суттєвих втрат під час пандемії, по-третє карантинні обмеження практично не вплинули на обсяги вантажних перевезень.

Разом із тим, варто звернути увагу на ряд внутрішніх проблем організаційного, стратегічного та економіко-технологічного характеру транспортної галузі України, зокрема, тривале реформування; проблеми, що пов'язані стратегічним управлінням; техніко-технологічне відставання розвитку інфраструктури та рухомого складу та низький рівень цифрових трансформацій на транспорті.

У перспективі було б доцільно провести аналіз економічних збитків транспортної галузі за видами транспорту в досліджуваному періоді.

### Author details (in English)

## RESEARCH OF THE MARKET OF TRANSPORT SERVICES OF UKRAINE DURING THE CRISIS

### Volodymyr FALOVYCH

Ternopil Ivan Puluj National Technical University,  
56 Ruska str., Ternopil, 46001, Ukraine  
e-mail: [falovych@gmail.com](mailto:falovych@gmail.com)  
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-5784-0233>

### Nataliia FALOVYCH

Western Ukrainian National University  
11 Lvivska str., Ternopil, 46009, Ukraine  
e-mail: [n.falovych@gmail.com](mailto:n.falovych@gmail.com)  
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-1651-3022>

**Abstract.** *The current state of the transport system of Ukraine in terms of passenger and freight turnover in the period of crisis is described in the article. The main focus of the article is on the analysis of the volume of passenger and freight traffic by type of cargo and mode of transport.*

*The article reveals the issues of the transport system of Ukraine and transport, which ensure the effective functioning of the system of economic relations in the country. The growth of both freight and passenger traffic indicates the growth of the country's economy, and the decline in their volume is an indicator of the crisis in the economy. We have identified the main modes of transport that carry passenger traffic in Ukraine, analyzed the passenger turnover in the period from 2018 to 2020, ie we take into account the period before the COVID-19 pandemic and the pandemic period in 2019-2020. The analysis of cargo turnover in Ukraine by types of transport*

and by types of cargo in the specified period is also carried out. Through the analysis of statistical data in the article, we came to the conclusion about the importance of certain modes of transport for the national economy from the standpoint of freight and passenger traffic. It is concluded that firstly, the pandemic had a significant impact on the transport industry of Ukraine, secondly, the volume of passenger traffic by all modes of transport faced significant losses during the pandemic, and thirdly, the volume of freight traffic pandemic COVID-19 is almost non-existent. At the same time, it is worth paying attention to a number of internal problems, organizational, strategic and economic-technological nature of the transport sector of Ukraine, in particular long-term reform; problems related to strategic management, technical and technological backwardness of infrastructure and rolling stock development and low level of digital transformations in transport.

**Key words:** markets of freight, markets of passenger transportation, freight turnover, passenger turnover, transit; multimodal transportation, transportation trends.

## Appendix A. Supplementary material

Supplementary data associated with this article can be found, in the online version, at <http://sepd.tntu.edu.ua/images/stories/pdf/2021/21fvavpk.pdf>

## Funding

The authors received no direct funding for this research.

## Citation information

Falovych, V. & Falovych, N. (2021) Doslidzhennia rynku transportnykh posluh Ukrainy v period kryzy [Research of the market of transport services of Ukraine during the crisis]. *Sotsialno-ekonomichni problemy i derzhava* [Socio-Economic Problems and the State] (electronic journal), Vol. 25, no. 2, pp. 405-412. Available at: <http://sepd.tntu.edu.ua/images/stories/pdf/2021/21fvavpk.pdf>

## Використана література:

1. Антощишина Н. І. Інтеграційні процеси транспортної системи України в ЄС. *Ефективна економіка*. 2013. № 10. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2423>
2. Вовк О. М., Аверічев І. М. Стратегічні напрямки розвитку ринку транспортних послуг в Україні. *Економіка. Менеджмент. Бізнес*. 2015. № 2 (12). С. 131-135
3. Крикавський Є. В., Якимишин Л. Я. Комплементарність стратегій маркетингу та логістики в ланцюгу поставок товарів повсякденного попиту. *Маркетинг і цифрові технології*. 2018. Том 2, вип. 1. С. 21-32. DOI: [10.15276/mdt.2.1.2018.2](https://doi.org/10.15276/mdt.2.1.2018.2)
4. Леонова С. В., Якимишин Л. Я., Петецький І. Особливості гармонізації стандартів ланцюгів поставок України з вимогами ЄС. *Східна Європа: економіка, бізнес та управління*. Випуск 4 (15) 2018. С. 213-220.
5. Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: [www.ukrstat.gov.ua](http://www.ukrstat.gov.ua)
6. Семенюк С. Б. Необхідність розроблення маркетингової стратегії для підприємств. *Галицький економічний вісник*. 2015 Том 49. № 2. С. 204-212.
7. Стасюк О. М., Чмирьова Л. Ю., Федяй Н. О. Ринки вантажних та пасажирських перевезень в Україні: проблеми та тенденції. *Ефективна економіка*. 2020. № 9. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=8199> (дата звернення: 16.10.2021).
8. Фалович В. А. Інвестування у відносини ланцюга поставок в концепції Індустрія 4.0. *Електронний фаховий науково-практичний журнал «Інфраструктура ринку»*. 2018. Вип. 15. С. 127-136. URL: <http://www.market-infr.od.ua/uk/archive>
9. Фалович В. А. Розвиток емерджентних властивостей ланцюга поставок інвестиційних товарів: монографія. Тернопіль: ФОП Паляниця В. А. 2018. 266с.

## References

1. Antoshchyshyna, N. I. (2013) Intehratsiini protsesy transportnoi systemy Ukrainy v YeS. [Integration processes of Ukraine's transport system in the EU] *Efektivna ekonomika*. no. 10. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2423>

2. Vovk, O. M., Averichev, I. M. (2015) Stratehichni napriamky rozvytku rynku transportnykh posluh v Ukraini. [Strategic directions of transport services market development in Ukraine] *Ekonomika. Menedzhment. Biznes.* no. 2 (12). pp. 131-135.
3. Krykavskiy, Ye. V., Yakymyshyn, L. Ya. (2018) Komplementarnist stratehii marketynhu ta lohistyky v lantsiuhu postavok tovariv povsiakdennoho popytu. [Complementarity of marketing and logistics strategies in the supply chain of everyday goods] *Marketynh i tsyfrovi tekhnologii.* vol. 2, no. 1, pp. 21-32. DOI: [10.15276/mdt.2.1.2018.2](https://doi.org/10.15276/mdt.2.1.2018.2)
4. Lieonova, S. V., Yakymyshyn, L. Ia., Petetskiy, I. (2018) Osoblyvosti harmonizatsii standartiv lantsiuhiv postavok Ukrainy z vymohamy YeS. [Features of harmonization of supply chain standards of Ukraine with EU requirements] *Skhidna Yevropa: ekonomika, biznes ta upravlinnia.* vol. 4 (15), pp. 213-220.
5. Ofitsiyniy sait Derzhavnoi sluzhby statystyky Ukrainy [Official website of the State Statistics Service of Ukraine]. URL: [www.ukrstat.gov.ua](http://www.ukrstat.gov.ua)
6. Semeniuk, S. B. (2015) Neobkhidnist rozroblennia marketynhovoї stratehii dlia pidpriemstv. [The need to develop a marketing strategy for businesses]. *Halytskyi ekonomichnyi visnyk.* Vol. 49. no. 2. pp. 204-212.
7. Stasiuk, O. M., Chmyrova, L. Yu., Fediai, N. O. (2020) Rynky vantazhnykh ta pasazhyrskykh perevezen v Ukraini: problemy ta tendentsii. [Freight and passenger markets in Ukraine: problems and trends] *Efektyvna ekonomika.* no. 9. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=8199> (date of reference: 16.10.2021).
8. Falovych, V. A. (2018) Investuvannia u vidnosyny lantsiuha postavok v kontseptsii Industriia 4.0. [Investing in supply chain relations in the concept of Industry 4.0] *Elektronnyi fakhovyi naukovo-praktychnyi zhurnal «Infrastruktura rynku».* vol. 15, pp. 127-136. URL: <http://www.market-infr.od.ua/uk/archive>
9. Falovych, V. A. (2018) Rozvytok emerdzhentnykh vlastyvostei lantsiuha postavok investytsiynykh tovariv. [Development of emergent properties of the supply chain of investment goods] *Monohrafiia.* Ternopil: FOP Palianytsia V. A. 266 p.



© 2021 Socio-Economic Problems and the State. All rights reserved.  
 This open access article is distributed under a Creative Commons Attribution (CC-BY) 4.0 license.  
 You are free to:  
 Share — copy and redistribute the material in any medium or format Adapt — remix, transform, and build upon the material for any purpose, even commercially.  
 The licensor cannot revoke these freedoms as long as you follow the license terms.  
 Under the following terms:  
 Attribution — You must give appropriate credit, provide a link to the license, and indicate if changes were made.  
 You may do so in any reasonable manner, but not in any way that suggests the licensor endorses you or your use.  
 No additional restrictions  
 You may not apply legal terms or technological measures that legally restrict others from doing anything the license permits.

Socio-Economic Problems and the State (ISSN: 2223-3822) is published by Academy of Social Management (ASM) and Ternopil Ivan Puluj National Technical University (TNTU), Ukraine, Europe.

Publishing with SEPS ensures:

- Immediate, universal access to your article on publication
- High visibility and discoverability via the SEPS website
- Rapid publication
- Guaranteed legacy preservation of your article
- Discounts and waivers for authors in developing regions

Submit your manuscript to a SEPS journal at <http://sepd.tntu.edu.ua>

