

ЕКОНОМІКА ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТУ

УДК 65.012.34:517.977.5

DOI: 10.30977/ЕТК.2225-2304.2025.46.254

JEL classification: M29, O31, O32

АНАЛІТИКА РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОГО РИНКУ: ПРОБЛЕМИ ТА ТРЕНДИ

КРИВЕНКО Л. Ф., здобувач вищої освіти третього освітньо-наукового рівня (доктор філософії), кафедра менеджменту, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, вул. Я. Мудрого, 25, м. Харків, Україна, 61002.

E-mail: leonk77@meta.ua, ORCID ID: 0009-0000-9379-0790.

Анотація. У статті проведено комплексний аналіз розвитку транспортно-логістичного ринку України у 2023–2024 рр., що дозволяє оцінити його стан після кризових явищ, спричинених воєнними діями та порушенням транспортної інфраструктури. Досліджено динаміку обсягів перевезень вантажів, вантажообіг та структурні зміни потоків за видами транспорту: залізничним, автомобільним, водним та трубопровідним. Встановлено, що залізничний транспорт зберігає провідну роль, автомобільний демонструє деяке скорочення частки, а водний і трубопровідний залишаються менш задіяними.

Аналіз структури реалізованих транспортно-логістичних послуг показав, що провідну позицію займають інтегровані рішення та складські операції, тоді як допоміжні сегменти, зокрема поштово-кур'єрська діяльність, мають відносно невелику частку. Фінансові результати провідних компаній свідчать про високу диференціацію доходів та прибутковості: лише окремі оператори, такі як «Нова пошта» та «М.В. Карго», демонструють прибутковість й ефективне управління, тоді як більшість транспортно-експедиторських і складських компаній залишаються у зоні фінансових ризиків.

Для проведення дослідження використано комплекс методів: статистичний аналіз динаміки перевезень та фінансових показників, порівняльний аналіз структур транспортних потоків та логістичних послуг, а також кореляційно-регресійне моделювання для оцінки взаємозв'язку доходів та прибутковості компаній.

У роботі також висвітлено ключові тенденції розвитку галузі, серед яких цифровізація процесів, інтеграція у європейську транспортну систему, розвиток мультимодальних перевезень та поступовий перехід до принципів «зеленої логістики». Підкреслено, що впровадження інноваційних рішень та адаптація до нових умов є критично важливими для підвищення ефективності логістичних процесів, зміцнення конкурентних позицій компаній і забезпечення стійкого розвитку національної економіки.

Ключові слова: транспортно-логістичний ринок, вантажоперевезення, цифровізація, фінансова стійкість, інтеграція, логістичні послуги.

Постановка проблеми. Транспортно-логістичний ринок України на сучасному етапі розвитку відіграє визначальну роль у забезпеченні економічної стійкості держави та її інтеграції у світову

економіку. В умовах глобалізаційних процесів, цифровізації бізнес-середовища та зростання конкуренції на міжнародних ринках саме транспорт і логістика формують ключову основу для ефективного функціонування національного господарства. Для України, яка має вигідне геополітичне розташування на перетині головних європейських транспортних коридорів, розвиток транспортно-логістичного сектору стає одним із стратегічних напрямів державної політики та бізнес-практики.

Водночас сучасні реалії свідчать про наявність численних проблем і викликів, що гальмують повноцінний розвиток транспортно-логістичного ринку. До таких належать: руйнування транспортної інфраструктури та логістичних хабів унаслідок воєнних дій; втрата частини традиційних маршрутів через блокування морських портів; надмірна залежність від суміжних транзитних держав; нестабільність нормативно-правового середовища та дефіцит інвестицій у модернізацію галузі. Особливої уваги потребують також питання кадрового забезпечення, оскільки високий рівень міграції та дефіцит кваліфікованих спеціалістів у сфері транспортної логістики значно знижують потенціал підприємств.

Разом із тим актуальність дослідження підсилюється новими тенденціями трансформації галузі. На фоні воєнних та економічних викликів українські транспортно-логістичні компанії активно шукають шляхи адаптації до нових умов. Серед ключових трендів слід відзначити розвиток мультимодальних перевезень, переорієнтацію вантажопотоків на західний напрям, інтеграцію у європейську транспортну систему, упровадження цифрових рішень (систем відстеження вантажів, електронних документів, CRM та ERP-платформ), а також поступовий перехід до принципів «зеленої логістики». Ці процеси свідчать про формування якісно нового етапу розвитку транспортно-логістичного ринку, що ґрунтується на інноваціях, гнучкості та клієнтоорієнтованості.

Таким чином, науковий інтерес до аналітики розвитку транспортно-логістичного ринку зумовлений потребою у комплексному вивченні його проблем, бар'єрів і перспектив. Виявлення основних тенденцій та формування стратегічних орієнтирів дозволять підвищити ефективність логістичних процесів, зміцнити конкурентні позиції українських підприємств на міжнародному ринку та сприятимуть відновленню національної економіки. У цьому контексті

дослідження є своєчасним і практично значущим як для наукової спільноти, так і для державних інституцій та бізнесу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню проблем функціонування та розвитку ринку транспортно-логістичних послуг присвячують свої наукові роботи різні автори.

Перша низка вчених [1 – 2] розглядають загальні глобальні закономірності в цілому або через призму впровадження сервісних стратегій. Так, трансформації глобального ринку транспортно-логістичних послуг присвячена робота Ю. Сташенка та О. Гавриловського [1]. У ній обґрунтовується, що цифровізація, інтернаціоналізація та екологізація є визначальними факторами розвитку галузі, а також відзначено посилення впливу кризових явищ на стійкість логістичних систем. Такий підхід створює фундамент для подальшого розгляду окремих аспектів ринку, зокрема сервісних інновацій та клієнтоорієнтованості.

Розгляду та досягненню світових трендів у сфері транспортно-логістичного сервісу приділено увагу в роботі Компанієць В. В., Полякової О. М. та Шраменко О. В. [2], в якій встановлено, що посилення сервісної складової та впровадження інноваційних рішень є не лише наслідком цифрових трансформацій, а й інструментом підвищення конкурентоспроможності компаній на глобальному ринку. Підтверджуючи ці положення, Кирлик Н. Ю. у своїй статті [3] окреслює глобальні тренди розвитку транспортно-логістичних послуг, серед яких цифровізація процесів, зростання важливості екологічної складової та інтеграція в міжнародні ланцюги постачання.

Однак сучасний розвиток ринку неможливо аналізувати у відриві від глобальних потрясінь. У цьому контексті стаття [4] висвітлює наслідки COVID-19 та війни в Україні для глобальних ланцюгів постачання. Автори показують, що кризові явища стимулюють пошук нових моделей стійкості, основаних на диверсифікації маршрутів, цифрових системах управління ризиками та адаптивності бізнес-процесів. Такий акцент на стійкості природно поєднується з проблемами, ідентифікованими в українських дослідженнях, зокрема з необхідністю адаптації до геополітичних викликів.

Інші вчені [5–9] акцентують свою увагу на переході від глобального до національного рівня. Наприклад, автори наукової статті

[5] наголошують на інфраструктурних обмеженнях, низькому рівні цифровізації та необхідності інтеграції у європейський транспортно-логістичний простір, тобто окреслено ті локальні виклики, що ускладнюють імплементацію глобальних трендів, і водночас підкреслено потенційні напрями розвитку.

Більш глибоке вивчення інституційних та організаційних механізмів подано у монографії В. В. Ауліна та співавторів [6], присвяченій логістичним центрам у регіональних системах України. Автори розглядають їх як стратегічні вузли, здатні зменшити дисбаланси у розвитку транспортної інфраструктури та інтегрувати регіональні економіки до міжнародних ланцюгів постачання. У такий спосіб монографія розвиває положення попередніх робіт, пропонуючи практичні інструменти для реалізації інтеграційних процесів.

У статті Буркіна Н. і Капітонець М. [7] проаналізовано ринок логістики України через статистичний аспект, виділено інфраструктурні обмеження, низький рівень цифровізації та потребу в інтеграції у європейський транспортно-логістичний простір. Ці локальні виклики ускладнюють імплементацію глобальних трендів, водночас окреслюючи потенційні напрями розвитку та вдосконалення національної логістичної системи. Подібну позицію займають Б. Керничний та С. Радинський [8], які у своєму дослідженні аналізують сучасний стан та тенденції розвитку транспортно-логістичного обслуговування вітчизняних промислових підприємств, наголошуючи на необхідності удосконалення управлінських механізмів та інтеграції локальних логістичних ланцюгів у міжнародні системи.

Отже, паралельно з регіональними аспектами важливого значення набувають методи підвищення ефективності управлінських рішень. У роботі зарубіжних вчених [10] запропоновано математичну модель відбору автотранспортних компаній на основі спеціального апарату нечітких множин, застосування якої демонструє як сучасні методи багатокритеріального аналізу можуть оптимізувати взаємодію з перевізниками, підвищуючи ефективність логістичних ланцюгів.

Автори роботи [11] узагальнюють економічний вплив цифровізаційних технологій у транспортній логістиці та показують, що застосування big data, штучного інтелекту та автоматизованих систем забезпечує підвищення продуктивності та зниження витрат,

водночас створюючи нові виклики у сфері інвестицій та управління персоналом. Ці висновки перегукуються з напрацюваннями попередніх авторів, підтверджуючи, що цифровізація є одночасно ключовим трендом і необхідною умовою стійкого розвитку транспортно-логістичних систем.

Синтез вказаних джерел дозволяє сформулювати такі загальні висновки та виявити прогалини для подальших досліджень. Більшість робіт [1; 2; 4; 11] консолідують ідею, що цифровізація та сервісна трансформація є ключовими драйверами конкурентності; одночасно наголошується на потребі підвищення стійкості ланцюгів постачання. Українські дослідження [3; 5; 7; 8] систематично вказують на інфраструктурні та інституційні бар'єри, які ускладнюють імплементацію світових практик. Необхідним є інтеграція методів аналітики та багатокритеріальних підходів [9; 10].

Невирішені складові загальної проблеми. Таким чином, проаналізовані праці послідовно розкривають еволюцію досліджень від глобальних закономірностей і сервісних інновацій до національних трансформацій, організаційних рішень, інструментів управління, а також викликів, зумовлених глобальними кризами. Незважаючи на наявні дослідження, відсутні достатньо узагальнені емпіричні оцінки ефективності конкретних цифрових рішень у контексті українських логістичних операторів.

Формулювання цілей статті. Метою цієї роботи є проведення аналізу особливостей функціонування та розвитку ринку транспортно-логістичних послуг в Україні, результати чого дадуть змогу визначити стратегічні орієнтири розвитку галузі, що має критичне значення для економічної безпеки та відновлення України.

Виклад основного матеріалу дослідження. Транспортно-логістичний ринок є сукупністю економічних відносин між виробниками, перевізниками, посередниками і споживачами, що виникають у процесі організації, виконання та управління перевезеннями вантажів і супутніми логістичними послугами. Його основу становить комплексна взаємодія різних видів транспорту, складських, інформаційних та сервісних систем, спрямована на забезпечення ефективного руху матеріальних потоків.

Аналіз транспортно-логістичного ринку включає декілька послідовних етапів (рис. 1).

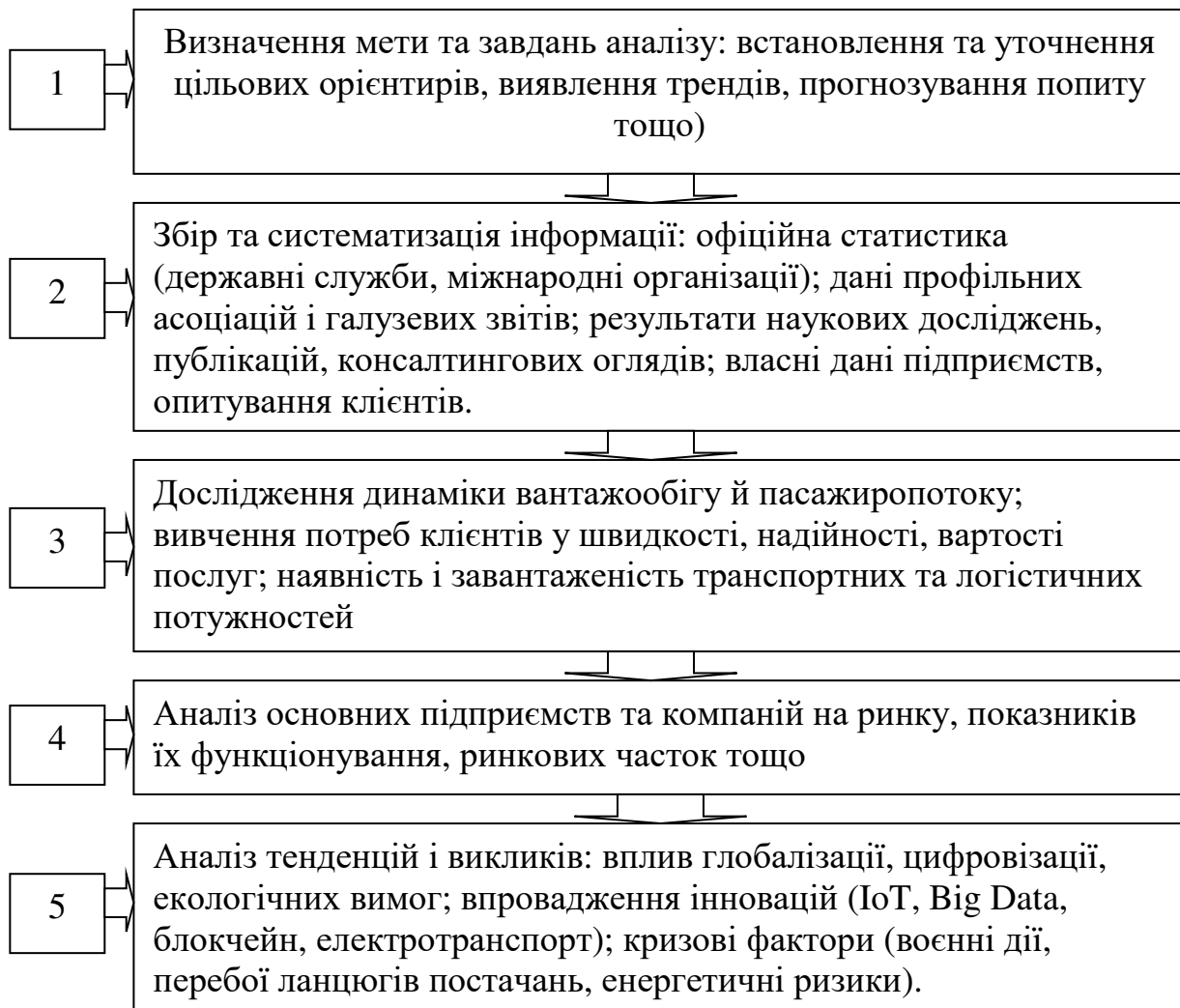


Рис. 1. Етапи аналізу транспортно-логістичного ринку
(сформовано автором)

Перший етап є фундаментальним, оскільки саме від чіткості постановки мети залежить якість та практична цінність подальших результатів. Мета повинна відповідати стратегічним чи тактичним потребам дослідження (наприклад, для держави формування транспортної політики, для бізнесу – розробка стратегії виходу на нові ринки або підвищення конкурентоспроможності); має бути конкретною та вимірюваною, щоб результати аналізу можна було перевірити і використати на практиці.

Метою аналізу транспортно-логістичного ринку України є визначення стану, проблем та перспектив розвитку в умовах воєнних викликів й інтеграції до європейського економічного простору, з урахуванням потреб у відновленні інфраструктури та переході до стійких, цифровізованих логістичних рішень.

Другий етап передбачає формування інформаційної бази, необхідної для об'єктивного аналізу ринку. Джерела даних охоплюють: офіційну статистику (Держстат України, Євростат, Світовий банк, OECD, UNCTAD); матеріали галузевих асоціацій та професійних організацій (наприклад, Асоціація міжнародних автомобільних перевізників України, FIATA, IRU); аналітичні звіти консалтингових компаній, профільні дослідження та публікації у фахових виданнях; внутрішні дані підприємств (операційна звітність, фінансові показники, дані про логістичні процеси) тощо. Систематизація зібраних матеріалів передбачає їх упорядкування за критеріями (час, регіон, вид транспорту, сегмент ринку), що дозволяє уникнути дублювання, виявити прогалини та підготувати базу для подальшої аналітики.

Для дослідження динаміки обсягів перевезень скористаємось даними Державної служби статистики України.

Аналіз динаміки перевезень вантажів в Україні у 2019–2024 рр. (рис. 2) засвідчив наявність суттєвих коливань, обумовлених як внутрішніми, так і зовнішніми факторами.

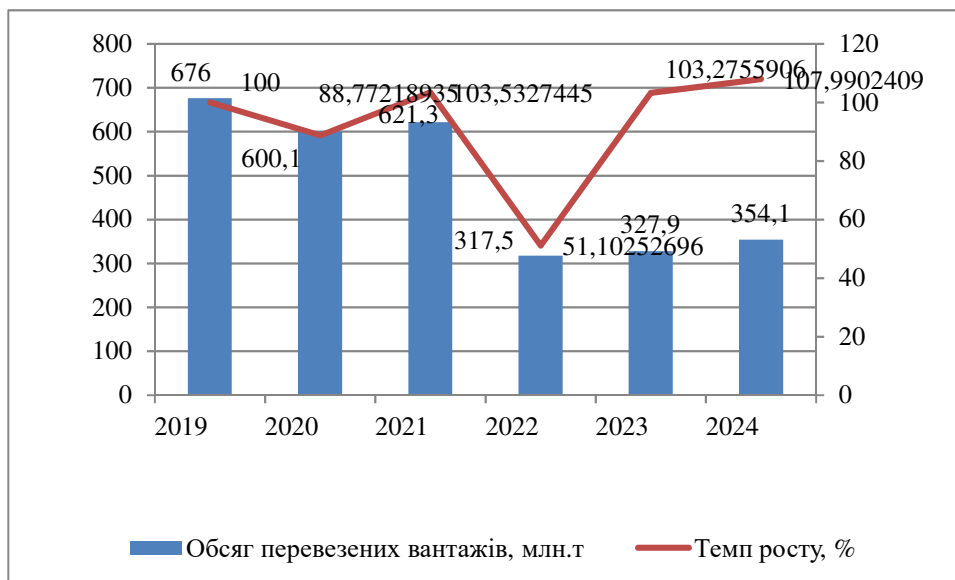


Рис. 2. Динаміка обсягів перевезень вантажів
(складено автором за даними [12])

У 2019 р. обсяг перевезених вантажів становив 676 млн т, проте вже у 2020 р. спостерігалось його скорочення на 11,2 % до 600,1 млн т. У 2021 р. відбулося часткове відновлення (621,3 млн т,

або 103,5 % до попереднього року). Найбільш різке падіння зафіксовано у 2022 р., коли обсяг перевезень знизився майже вдвічі – до 317,5 млн т (51,1 %), що безпосередньо пов'язано з воєнними діями та порушенням логістичної інфраструктури. Починаючи з 2023 р., простежується тенденція до поступового зростання – 327,9 млн т (103,3 %), а у 2024 р. – 354,4 млн т (108 %), що свідчить про процеси часткового відновлення ринку.

Схожі тенденції характерні й для вантажообігу (рис. 3). У 2019 р. він становив близько 350 млрд ткм, однак у 2020 р. відбулося його зниження до 286 млрд ткм (81,7 %). У 2021 р. показник майже досяг рівня докризового періоду (349 млрд ткм, або 99,8 %). У 2022 р. відбулося істотне скорочення до 202 млрд ткм (57,6 %), що підтверджує глибину логістичної кризи. Водночас у 2023 р. зафіксовано певну стабілізацію (206 млрд ткм, 98,0 %), а у 2024 р. – зростання до 233 млрд ткм (113,0 %), що може свідчити про підвищення ефективності використання транспортних ресурсів та поступове відновлення ринкових позицій. Таким чином, аналізовані показники демонструють, що 2022 р. став переломним для транспортно-логістичного ринку України, а 2023–2024 рр. характеризуються ознаками адаптації та часткового відновлення його функціонування.

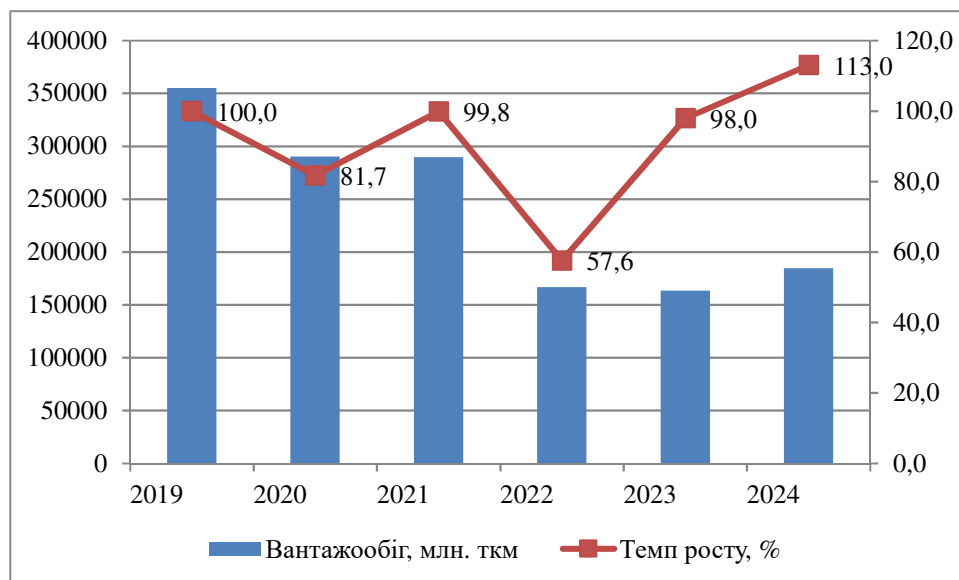


Рис. 3. Динаміка вантажообігу (складено автором за даними [12])

Аналіз структури вантажних перевезень в Україні за 2023–2024 рр. (рис. 4) свідчить про поступові зрушення у розподілі

транспортних потоків між видами транспорту. У 2023 р. найбільшу частку становили перевезення залізничним транспортом – 45,2 %, що підтверджує його провідну роль у забезпеченні логістичних операцій. Автомобільний транспорт посідав друге місце з питомою вагою 38,8 %, тоді як інші види транспорту мали значно нижчі показники: водний – лише 0,7 %, а інший транспорт (переважно трубопровідний) – 15,4 %.

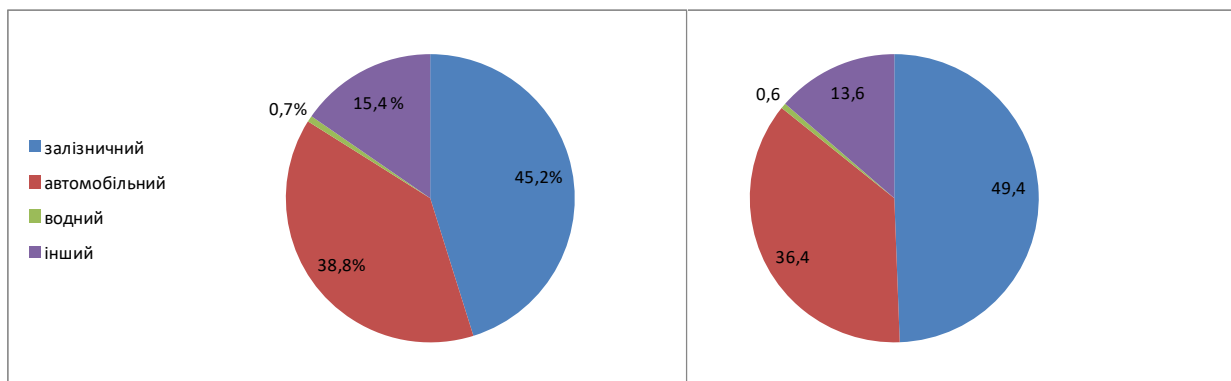


Рис. 4. Структура обсягів перевезень за видами транспорту у 2023 та 2024 рр. (складено автором за даними [12])

У 2024 р. спостерігалася певна трансформація структури: частка залізничного транспорту зросла до 49,4 %, що свідчить про його адаптивність до воєнних умов і відновлення логістичних можливостей. Натомість автомобільний транспорт дещо знизив свою частку до 36,4 %, що може бути пов'язано із зростанням витрат на паливо та зміною логістичних маршрутів. Водний транспорт залишився практично незадіяним (0,6 %), а частка іншого транспорту зменшилася до 13,6 %.

Аналіз структури реалізованих послуг засвідчує, що у 2024 р. провідні позиції в транспортно-логістичному секторі належать інтегрованим послугам транспорту та логістики, тоді як допоміжні сегменти, зокрема поштова та кур'єрська діяльність, залишаються відносно незначними за обсягом (рис. 5).

Найбільшу частку займає сукупна категорія «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність», яка становить 35,4 % від загального обсягу реалізованих послуг. Це свідчить про високий рівень інтегрованості транспортно-логістичних операцій та їхню ключову роль у забезпеченні функціонування ринку послуг.



Рис. 5. Питома вага обсягів реалізованих послуг підприємствами сфери послуг у 2024 р., % (складено автором за даними [12])

Вагому питому вагу також має складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту (17,4 %), що підтверджує зростання значення складських та логістичних операцій у забезпеченні безперервності ланцюгів постачань. Дещо нижчим є показник для наземного і трубопровідного транспорту (14,7 %), що відображає його стабільну, проте менш динамічну позицію у загальній структурі.

Частка вантажного автомобільного транспорту та послуг перевезення речей становить лише 7,0 %, що може пояснюватися як конкуренцією з іншими видами транспорту, так і підвищенням ефективності використання автопарків. Найменший показник демонструє поштова та кур'єрська діяльність – 1,2 %, що зумовлено високою конкуренцією у сфері цифрових сервісів та електронних комунікацій.

Лідери ринку – топ-10 транспортно-логістичних компаній України та динаміка основних фінансових показників у 2023–2024 рр. наведена в табл. 1 та на рис. 6, що дозволяє оцінити їх конкурентні позиції та фінансову стійкість.

Таблиця 1

Аналітичні дані транспортно-логістичних компаній України (складено автором за даними [13])

Транспортно-логістична компанія (ТЛК)		Рейтинг		Чистий дохід, млн грн			Чистий прибуток, млн грн		
		2023	2024	2023	2024	Темп росту, %	2023	2024	Темп росту, %
«Нова пошта»	ПКК	1	1	36468,9	44779,9	122,8	3967,2	2500,3	63,0
«Укрпошта»	ПКК	2	2	11581,1	12978,7	112,1	-655,5	-387,4	59,1
«Лемтранс»	ТЕК	3	3	7141,6	7360,2	103,1	-531,5	0,0	0,0
«ПромВагонТранс»	ТЕК	4	7	4492,9	1751,7	39,0	-16,6	2,0	-12,0
«Метінвест-Шіппінг»	ТЕК	5	5	2462,6	2492,7	101,2	-834,7	-67,4	8,1
«Одеснафтопродукт»	СК	6	-	2275,5	-	-	-519,1	-	-
«НП Глобал»	ПКК	7	4	2212,0	2553,7	115,4	175,5	-300,7	-171,3
«Вестхім Україна»	ТЕК	8	-	1958,2	-	-	7,8		-
«УТЛ-2»	ТЕК	9	8	1602,8	1704,2	106,3	75,3	94,6	125,6
«Ніка Транс Логістика»	ТЕК	10	12	1516,6	1306,4	86,1	-382,8	5,4	-1,4
«ТЕП Транско»	ТЕК	11	-	1313,4	-	-	34,3		-
«ТАС-Логістік»	ТЕК	12	-	1147,4	-	-	249,0		-
«М.В. Карго»	СК	13	6	1142,8	2313,9	202,5	352,0	1117,9	317,6
«МТК» (Металургійна транспортна компанія)	ТЕК	14	-	1097,2	-	-	-215,5		-
«Кашкан Логістик»	ТЕК	15	16	1055,2	1089,1	103,2	50,2	75,9	151,2
«Мінерфін-Транс»	ТЕК	-	9	-	1673,9	-	-	172,2	-
«ТІС – Вугілля»	СК	-	10	-	1584,0	-	-	340,2	-

Примітка. ПКК - поштові та кур'єрські компанії; ТЕК - транспортно-експедиторські компанії; СК - стивідорні компанії.

Провідні позиції на ринку стабільно утримує компанія «Нова пошта», яка демонструє стале зростання як за обсягами чистого доходу (з 36 468,9 млн грн у 2023 р. до 44 779,9 млн грн у 2024 р., або +22,8 %), так і за чистим прибутком (з 2 395,0 млн грн до 3 906,7 млн грн, або +63%). Така динаміка свідчить про високу ефективність управління та здатність компанії адаптуватися до умов зростаючого ринку. У свою чергу, «Укрпошта», яка займає другу позицію в рейтингу, також продемонструвала зростання доходу на 12,1 %. Незважаючи на збереження збитковості, масштаби втрат було знижено з -655,5 млн грн у 2023 р. до -387,4 млн грн у 2024 р., що відображає поступове оздоровлення фінансово-економічного стану.

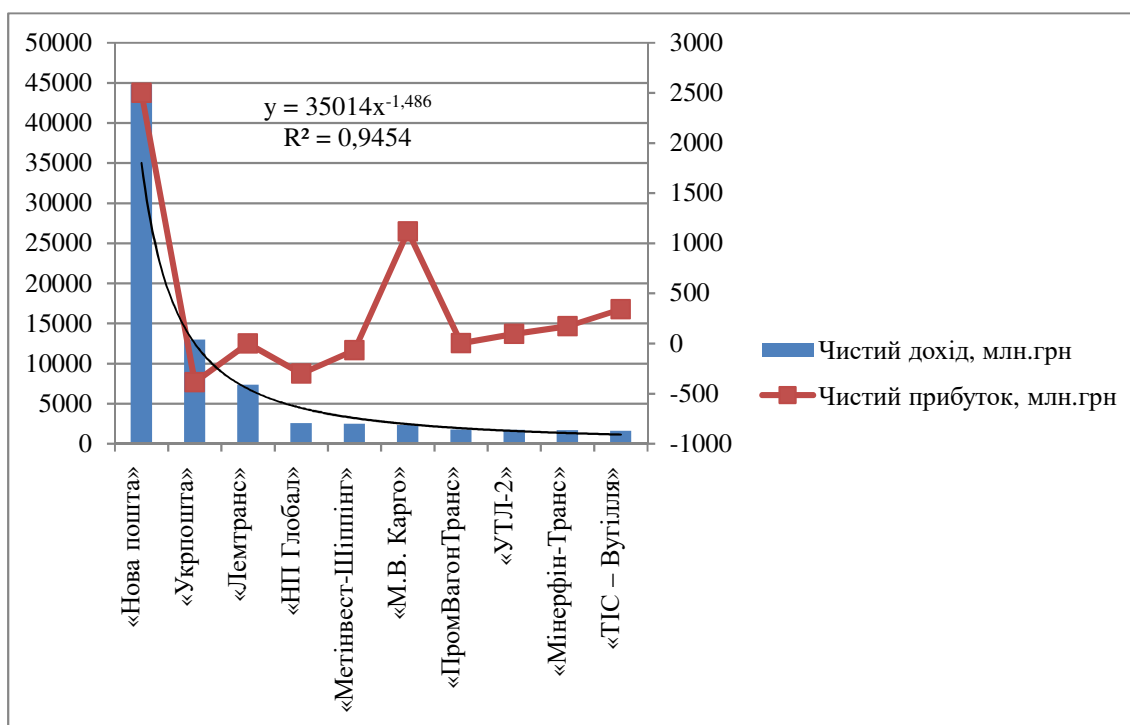


Рис. 6. Показники чистого доходу і прибутку логістичних підприємств у 2024 р., %

У сегменті транспортно-експедиторських компаній (ТЕК) простежується домінування тенденцій збитковості. Так, «Демтранс», попри незначне зростання доходів (+3,1 %), зберігає від’ємний фінансовий результат, тоді як у компанії «ПромВагонТранс» відбулося навіть збільшення збитків на 19,7 %. Водночас «Метінвест-Шіппінг» і «ОдеськаФруктоПродукт» продемонст-

рували певне поліпшення операційних показників доходів, проте залишаються фінансово нестійкими, оскільки розмір їх збитків продовжує зростати. Це підтверджує наявність кризових явищ у даному секторі.

Поштово-кур'єрські компанії характеризуються більшою різноманітністю результатів. Зокрема, «НП Глобал» збільшила обсяг доходу більш ніж удвічі (+115,4 %), проте одночасно поглибила збитковість (з -309,7 млн грн до -840,7 млн грн), що свідчить про проблеми ефективності у процесі масштабування діяльності.

Водночас у низці середніх за масштабами компаній спостерігається позитивна динаміка фінансових результатів. Наприклад, «УТЛ-2» продемонструвала зростання доходу на 10,6 % та прибутку на 26,5 %, а компанія «М.В. Карго» показала одне з найвищих зростань у вибірці: дохід збільшився на 102,5 %, а прибуток – на 317,5 %.

Це дає підстави розглядати зазначених операторів як перспективних гравців, здатних посилити свої позиції на ринку. Водночас нові учасники, такі як «ТІС – Вугілля», одразу продемонстрували прибуткову діяльність (340,2 млн грн), що свідчить про наявність потенціалу для подальшого розвитку.

Лінійний тренд прибутковості демонструє значну диференціацію результатів діяльності. Так, поряд з лідерами за доходами (зокрема «Нова пошта» та «М.В. Карго»), зафіксовано найвищі позитивні значення чистого прибутку. Натомість для більшості підприємств характерні від'ємні показники, що підтверджує наявність фінансової нестабільності у значної частини ринку.

Значення коефіцієнта детермінації ($R^2 = 0,9454$) вказує на високий рівень апроксимації даних і наявність тісного зв'язку між масштабами діяльності компанії та отриманим фінансовим результатом. Водночас спостерігається певна асиметрія: окремі середні за доходами компанії (наприклад, «М.В. Карго», «ТІС – Вугілля») демонструють прибутковість, тоді як великі оператори транспортно-експедиторського сегмента залишаються збитковими.

На рис. 7 відображено динаміку темпів приросту чистого доходу (ЧД) та чистого прибутку (ЧП) перших п'яти компаній за рейтингом у 2024 р.

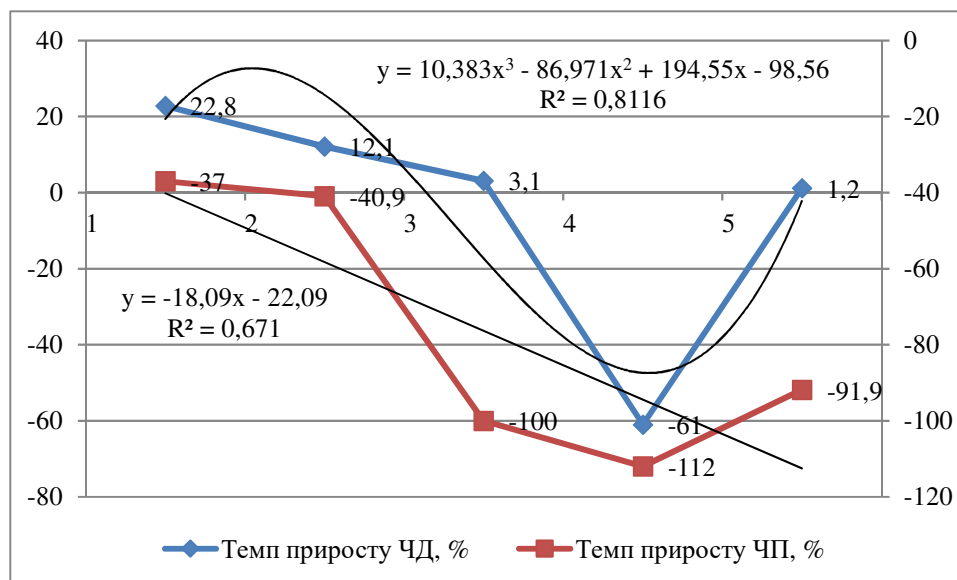


Рис. 7. Темпи приросту чистого доходу і прибутку логістичних підприємств у 2024 р., %

Спостерігається, що лише «Нова пошта» (1-ша компанія) забезпечила одночасне зростання як доходу (+22,8 %), так і прибутку (+63 %), що свідчить про ефективне управління фінансовими та операційними процесами. Для «Укрпошти» (2-га позиція) характерним є помірне зростання доходів (+12,1 %) при суттєвому скороченні збитковості (+59,1 %), що відображає процес фінансової стабілізації.

Водночас для наступних трьох компаній транспортно-експедиторського сегмента («Демтранс», «ПромВагонТранс», «Метінвест-Шіппінг») динаміка є менш сприятливою. Хоча доходи цих операторів зросли у межах 0,6–3,1 %, темпи приросту чистого прибутку залишилися від'ємними, варіюючи від -100 % до -112 %. Це свідчить про те, що навіть за умов зростання обсягів реалізації компанії не змогли досягти фінансової стійкості.

Отримані результати підтверджуються трендовими лініями. Для темпів приросту доходу коефіцієнт детермінації $R^2 = 0,8116$ свідчить про достатньо високу кореляцію між діяльністю компаній та фінансовим результатом. Натомість тренд чистого прибутку ($R^2 = 0,671$) демонструє більш нестабільний характер, що є індикатором підвищених фінансових ризиків у секторі.

Загалом аналіз свідчить про високу концентрацію доходів у секторі поштово-кур'єрних та експедиторських послуг, тоді як

підприємства транспортно-експедиторського й складського комплексу демонструють значну варіативність фінансових результатів. Показовим є факт, що частина компаній змогла компенсувати зниження доходів за рахунок оптимізації витрат та підвищення прибутковості, тоді як інші залишаються у зоні фінансових ризиків. Узагальнюючи, можна констатувати, що розвиток транспортно-логістичного сектору України у 2023–2024 рр. супроводжується зростанням ринкових обсягів, проте фінансові результати залишаються вкрай диференційованими. Прибутковість концентрується у невеликій групі провідних та ефективних компаній, тоді як більшість операторів галузі перебувають у зоні фінансових ризиків. Це підтверджує наявність структурної асиметрії на ринку, що потребує подальшого наукового осмислення та вироблення рекомендацій щодо підвищення фінансової стійкості транспортно-логістичних підприємств.

Висновки. Аналіз розвитку транспортно-логістичного ринку України у 2023–2024 рр. засвідчив поступове відновлення галузі після кризових втрат, спричинених воєнними діями та порушенням логістичної інфраструктури. Відзначається зростання обсягів перевезень і вантажообігу, переважання залізничного транспорту та інтегрованих логістичних послуг.

Фінансові показники провідних компаній демонструють високий рівень диференціації: лише окремі оператори, зокрема «Нова пошта» та «М.В. Карго», досягли прибутковості та ефективного управління, тоді як більшість транспортно-експедиторських і складських підприємств залишаються в зоні фінансових ризиків. Це підкреслює наявність структурної асиметрії ринку та потребу у подальшій цифровізації, інтеграції у європейські логістичні системи, розвитку мультимодальних перевезень і підвищенні фінансової стійкості підприємств. Отримані результати можуть слугувати основою для формування стратегічних орієнтирів розвитку галузі та підвищення ефективності логістичних процесів в умовах посткризової адаптації.

Література

1. Стащенко Ю., Гавриловський О. Сучасні тенденції розвитку глобального ринку транспортно-логістичних послуг. *Економіка та суспільство*. 2022.

Вип. 39. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-39-87> (дата звернення 10.09.2025).

2. Компанієць В. В., Полякова О. М., Шраменко О. В. Світові тренди сучасного-транспортно-логістичного сервісу. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2020. № 70–71. С. 22–32.

3. Кирлик Н. Ю. Глобальні тренди розвитку транспортно-логістичних послуг. *Актуальні проблеми економіки*. 2021. № 3 (237). С. 53–59. DOI: 10.32752/1993-6788-2021-1-237-53-59

4. Mishra V., Sharma P., Khound K. Global Supply Chain Shocks and Trade Resilience : A Review Post-Covid and Ukraine Crisis. *Journal of Marketing & Social Research*. 2025. № 2(5). Pp. 336–348. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tre.2024.103542>

5. Новальська Н. І., Клименко В. В., Москаленко О. І., Селіщев С. В. Особливості трансформації ринку транспортно-логістичних послуг в Україні. *Наукоємні технології*. 2021. № 4(52). С. 389–397. DOI: 10.18372/2310-5461.52.16073

6. Аулін В. В., Митник М. М., Ляшук О. Л., Гевко І. Б. та ін. Формування та функціонування логістичних центрів в регіональних транспортно-логістичних системах України: монографія / за заг. ред. д.т.н., проф. Ауліна В. В., д.т.н., проф. Ляшука О. Л. Тернопіль: ФОП Паляниця В. А., 2024. 393 с. URL: https://elartu.tntu.edu.ua/bitstream/lib/48357/1/Monohrafiya_2024.pdf

7. Буркіна Н., Капітонець М. Аналіз ринку логістики України: статистичний аспект. *Економіка і організація управління*. 2021. Вип. 3(39). С. 93–103. DOI: <https://doi.org/10.31558/2307-2318.2020.3.8.8>.

8. Керничний Б., Радинський С. Аналіз сучасного стану та тенденцій розвитку транспортно-логістичного обслуговування вітчизняних промислових підприємств. *Галицький економічний вісник*. 2021. № 2(69). С. 83–94. URL: <https://galicianvisnyk.tntu.edu.ua/pdf/69/958.pdf>

9. Муха Т. А., Попова Н. В. Проблеми та виклики щодо впровадження аналітики даних у сфері логістики України. *Економіка транспортного комплексу*. 2023. Вип. 42. С. 49–67. DOI: <https://doi.org/10.30977/ЕТК.2225-2304.2023.42.49>

10. Faruk Görçün, Ömer., Chatterjee, Prasenjit, Stević, Željko., Küçükönder, Hande. An integrated model for road freight transport firm selection in third-party logistics using T-spherical Fuzzy sets. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*. Elsevier. 2024. Vol. 186 (C). DOI: 10.1016/j.tre.2024.103542

11. Navid Julian Sardarabady, Susanne Durst. A systematic literature review on the economic impact of digitalization technologies in transport logistics. *Transport Economics and Management*. 2024. Vol. 2. Pp. 76–89. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.team.2024.04.001>

12. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення 10.08.2025).

13. TOP-1000 компаній України [Електронний ресурс]. URL: <https://top-1000.com.ua> (дата звернення 30.08.2025).
14. ТОП-10 транспортно-логістичних компаній України 2025. [Електронний ресурс]. URL: <https://uba.top/transport-logistics-companies-of-ukraine/> (дата звернення 10.09.2025).

References

1. Stashenko, Yu., Havrylovskiy, O. (2022). Suchasni tendentsii rozvytku hlobalnoho rynku transportno-lohistychnykh posluh [Current trends in the development of the global transport and logistics services market]. *Ekonomika ta suspilstvo - Economy and society*, 39, DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-39-87> (accessed 10.08.2025). [In Ukrainian].
2. Kompaniets, V. V., Poliakova, O. M., Shramenko, O. V. (2020). Svitovi trendy suchasnoho-transportno-lohistychnoho servisu [Global trends in modern transport and logistics services]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti - Bulletin of Transport and Industry Economics*, 70–71, 22–32. [In Ukrainian].
3. Kyrlyk N. Yu. (2021). Hlobalni trendy rozvytku transportno-lohistychnykh posluh [Global trends in the development of transport and logistics services]. *Aktualni problemy ekonomiky - Current economic issues*, 3 (237), 53-59. DOI: 10.32752/1993-6788-2021-1-237-53-59. [In Ukrainian].
4. Mishra, V., Sharma, P., Khound, K., Mishra, V., Sharma, P. & Khound, K. (2025). Global Supply Chain Shocks and Trade Resilience: A Review Post-Covid and Ukraine Crisis. *Journal of Marketing & Social Research*, 2(5), 336-348. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tre.2024.103542>. [in English].
5. Novalska, N. I., Klymenko, V. V., Moskalenko, O. I., Selishchev, S. V. (2021). Osoblyvosti transformatsii rynku transportno-lohistychnykh posluh v Ukraini [Features of the transformation of the transport and logistics services market in Ukraine]. *Naukoiemni tekhnolohii - Knowledge-intensive technologies*, 4(52), 389-397. DOI: 10.18372/2310-5461.52.16073. [In Ukrainian].
6. Aulin, V. V., Mytnyk, M. M., Liashuk, O. L., Hevko, I. B. ta in. (2024). Formuvannia ta funktsionuvannia lohistychnykh tsentriv v rehionalnykh transportno-lohistychnykh systemakh Ukrainy [Formation and functioning of logistics centres in regional transport and logistics systems of Ukraine]: monohrafiia za zah. red. d.t.n., prof. Aulina V. V., d.t.n., prof. Liashuka O. L. Ternopil : FOP Palianytsia V. A. Retrieved from: https://elartu.tntu.edu.ua/bitstream/lib/48357/1/Monohrafiya_2024.pdf. [In Ukrainian].
7. Burkina, N., Kapitonets, M. (2021). Analiz rynku lohistyky Ukrainy: statystychnyi aspekt [Analysis of the logistics market in Ukraine: statistical aspect]. *Ekonomika i orhanizatsiia upravlinnia - Economics and management organisation*, 3(39), 93-103. DOI: <https://doi.org/10.31558/2307-2318.2020.3.8.8>. [In Ukrainian].
8. Kernychnyi, B., Radynskiy, S. (2021). Analiz suchasnoho stanu ta tendentsii rozvytku transportno-lohistychnoho obsluhovuvannia vitchyznianskykh

promyslovykh pidpriemstv [Analysis of the current state and trends in the development of transport and logistics services for domestic industrial enterprises]. *Halytskyi ekonomichnyi visnyk - Galician Economic Herald*, 2(69), 83-94. Retrieved from: <https://galicianvisnyk.tntu.edu.ua/pdf/69/958.pdf>. [In Ukrainian].

9. Mukha, T. A., Popova, N. V. (2023). Problemy ta vyklyky shchodo vprovadzhennia analityky danykh u sferi lohistyky Ukrainy [Problems and challenges regarding the implementation of data analytics in the logistics sector in Ukraine]. *Ekonomika transportnoho kompleksu - The economics of the transport complex*, 42, 49 - 67. DOI: <https://doi.org/10.30977/ETK.2225-2304.2023.42.49>. [In Ukrainian].

10. Faruk, Görçün, Ömer., Chatterjee, Prasenjit, Stević, Željko., Küçükönder, Hande. (2024). An integrated model for road freight transport firm selection in third-party logistics using T-spherical Fuzzy sets. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, Elsevier, 186 (C). DOI: [10.1016/j.tre.2024.103542](https://doi.org/10.1016/j.tre.2024.103542). [in English].

11. Navid, Julian Sardarabady, Susanne, Durst. (2024). A systematic literature review on the economic impact of digitalization technologies in transport logistics. *Transport Economics and Management*, 2, 76-89. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.team.2024.04.001>. [in English].

12. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy [State Statistics Service of Ukraine]. (2025). [Electronic resource]. Retrieved from: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (accessed 10.08.2025) [In Ukrainian].

13. TOP-1000 kompanii Ukrainy [TOP 1000 companies in Ukraine]. (2025). [Electronic resource]. Retrieved from: <https://top-1000.com.ua/ratings/year-2> (accessed 30.08.2025) [In Ukrainian].

14. TOP-10 transportno-lohistychnykh kompanii Ukrainy 2025 [TOP 10 transport and logistics companies in Ukraine in 2025]. (2025). [Electronic resource]. Retrieved from: <https://uba.top/transport-logistics-companies-of-ukraine/> (accessed 10.09.2025). [In Ukrainian].

ANALYTICS OF TRANSPORT AND LOGISTICS MARKET DEVELOPMENT: PROBLEMS AND TRENDS

KRYVENKO L., PhD student, Department of Management, Kharkiv National Automobile and Highway University, Ya. Mudrogo str., 25, Kharkiv, Ukraine, 61002.

E-mail: leonk77@meta.ua,

ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0000-9379-0790>

Abstract. The article presents a comprehensive analysis of the development of Ukraine's transport and logistics market in 2023–2024, allowing for an assessment of its condition following crisis phenomena caused by military actions and disruptions in transport infrastructure. The study examines the dynamics of cargo transportation volumes, freight

turnover, and structural changes in flows by types of transport – rail, road, water, and pipeline. It was discovered that rail transport maintains a leading role, road transport shows a slight decrease in share, while water and pipeline transport remain less utilized.

Analysing the structure of provided transport and logistics services has revealed that integrated solutions and warehousing operations occupy a leading position, whereas auxiliary segments, including postal and courier services, have a relatively small share. The financial results of leading companies indicate a high differentiation in revenues and profitability: only certain operators, such as “Nova Poshta” and “M.V. Cargo,” demonstrate profitability and effective management, while most transport forwarding and warehousing companies remain in the zone of financial risks.

A set of research methods was applied: statistical analysis of transportation dynamics and financial indicators, comparative analysis of the transport flow structures and logistics services, as well as correlation-regression modeling to assess the relationship between company revenues and profitability.

The study also highlights key industry development trends, including process digitalization, integration into the European transport system, development of multimodal transport, and gradual transition to the principles of “green logistics.” It is emphasized that the implementation of innovative solutions and adaptation to new conditions are critically important for increasing the efficiency of logistics processes, strengthening companies’ competitive positions, and ensuring the sustainable development of the national economy.

Key words: *transport and logistics market, cargo transportation, digitalization, financial stability, integration, logistics services.*



This work is licensed under Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International License.