NOTA SECTORIAL

Sector ferroviario en Ucrania

Junio de 2026

VICEPRESIDENCIA PRIMERA DEL GOBIERNO
MINISTERIO DE ECONOMÍA, COMERCIO Y EMPRESA
SECRETARÍA DE ESTADO DE COMERCIO
Oficina Española para la Reconstrucción de Ucrania

RESUMEN EJECUTIVO

El sector ferroviario ocupa una posición central en la economía y en la logística de Ucrania. Antes de la invasión a gran escala, el país ya contaba con una de las redes ferroviarias más extensas de Europa. Hoy su estructura se asienta sobre la empresa estatal **Ukrzaliznytsia (UZ)**, un sistema heredado del modelo soviético y orientado fundamentalmente al transporte de grandes volúmenes de mercancías pesadas (minerales y productos agrícolas), base exportadora del país.

La guerra ha provocado un impacto severo sobre la red, con daños acumulados que superan los **12.000 millones de dólares** en vías, estaciones y material rodante. Al mismo tiempo, el cierre del espacio aéreo y las disrupciones marítimas han reforzado el papel del ferrocarril como principal soporte logístico. Este contexto abre una ventana para **modernizar la red, integrarla con la Unión Europea (UE) y mejorar su eficiencia**. Este proceso cuenta con el apoyo de la UE y de las instituciones financieras internacionales, con instrumentos como el Connecting Europe Facility (CEF) y la Facilidad para Ucrania.

1. Descripción del sector ferroviario

El sector del **transporte aportó en torno al 5 % del PIB ucraniano en 2023** (6% antes de la guerra) **y el ferrocarril** en torno al **3%.** El sector ferroviario ocupa al **1 % de la población activa** (unas 250.000 personas), lo que refleja su carácter de sector intensivo en capital. Si bien acumula tan solo el **2 % del stock de Inversión Extranjera Directa (IED)**, concentrada en la reposición de material y modernización de infraestructuras. En cuanto al sector exterior, los servicios de transporte ocupan el **cuarto puesto en el ranking de exportación de servicios**.

3 % DEL PIB	**250.000** PERSONAS EMPLEADAS (1% DE LA POBLACIÓN ACTIVA)	**1.400** ESTACIONES (90% OBSOLETAS)	**20.000 KM** RED OPERATIVA (3ª. DE EUROPA)

El peso del transporte ferroviario se explica por su papel en el **movimiento de mercancías**: en 2025 representa el **61% del transporte de mercancías y el 33% del de pasajeros**.[1] La guerra ha reforzado este rol de "infraestructura de resiliencia" (evacuaciones masivas, transporte de ayuda humanitaria y apoyo al esfuerzo logístico para la reorientación de logística hacia el oeste).

Desde el punto de vista de la red, Ucrania dispone de la **tercera red más extensa de Europa**, con cerca de 20.000 km de líneas operativas[2]. El sistema se basa mayoritariamente en el **ancho ruso** (1.520 mm), con tramos de ancho estándar europeo (1.435 mm), que facilitan la conexión con la UE, y de vía estrecha en la red municipal (1.000 mm). De las más de **1.400 estaciones**, el 90% se encuentran obsoletas.

El sistema ferroviario ucraniano sigue siendo **predominantemente público,** con **Ukrzaliznytsia (UZ)** como principal actor. El operador integra verticalmente desde la gestión de infraestructura hasta la operación de transporte, mantenimiento, reservas y servicios asociados. UZ está constituida como sociedad anónima (*Joint-Stock Company*) con **seis filiales**[3] y el Ministerio de Desarrollo de Comunidades y Territorios como accionista único. Además, es el Gobierno ucraniano quien designa al CEO y al consejo de administración. Existe además un consejo de supervisión con presencia internacional y acuerdos de cooperación relevantes **(Deutsche Bahn, 2022)**.

Cabe mencionar que UZ es uno de los principales activos estatales (10.000 millones de dólares de valor estimado). Más allá del transporte, la empresa presta **servicios complementarios** como suministro energético, servicios financieros, suministro de agua o gestión de activos inmobiliarios.

2. La red convencional

2.1. INFRAESTRUCTURA

La red convencional comprende las líneas interurbanas (no dispone de alta velocidad), por las que circulan tanto viajeros como mercancías. **UZ gestiona unos 19.000 km**, estando el 47,2% electrificado (líneas de 3 kV en corriente continua y de 25 kV en corriente alterna). Desde 1991, los planes de electrificación han sufrido continuos retrasos y cancelaciones. El mapa completo se puede consultar en el siguiente **enlace**.

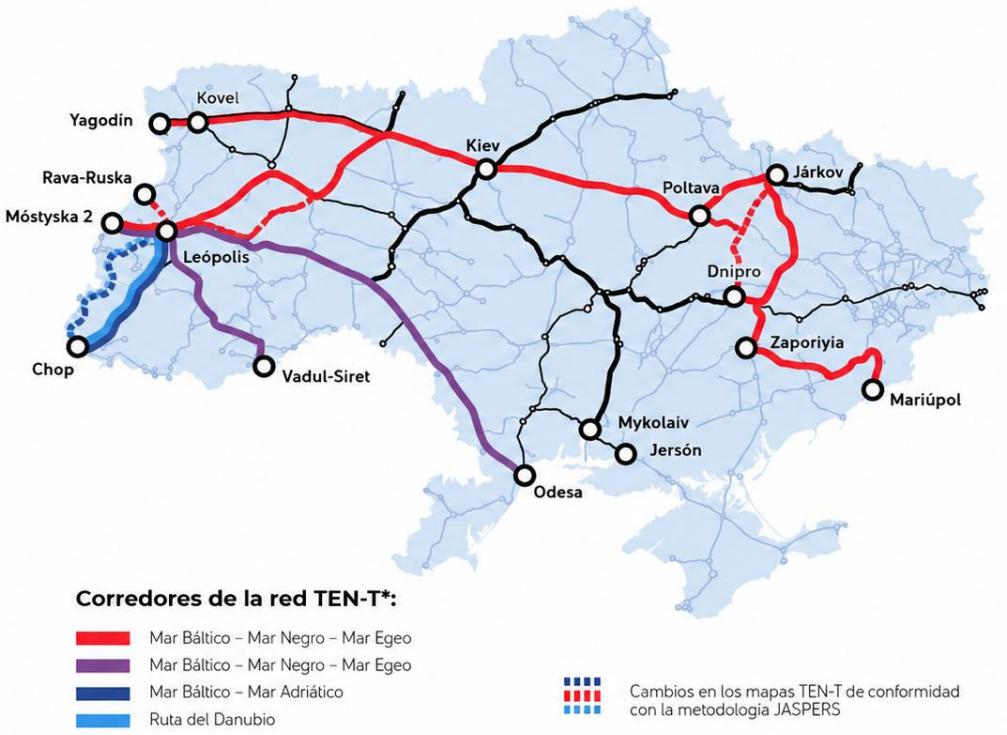
El ancho ruso dominante dificulta la conectividad con los países vecinos (existen 23 cruces fronterizos), obliga a transbordos o cambios de *bogies* y convierte los pasos[4] en cuellos de botella.

[1] 70% del tráfico de carga antes de la guerra y en torno a un cuarto del de pasajeros

[2] Se incluyen kilómetros de metros, tranvías, red convencional y alta velocidad. España ocupa el sexto lugar (16.500 km).

[3] Donetsk, Leópolis, Odesa, Sur, Suroeste y Dnipro.

[4] UE: seis en Polonia, dos en Eslovaquia, dos en Hungría y cuatro en Rumanía. Nueve con Moldavia en ancho ruso.



Corredores de la red TEN-T en Ucrania.
Ukrzaliznytsia.

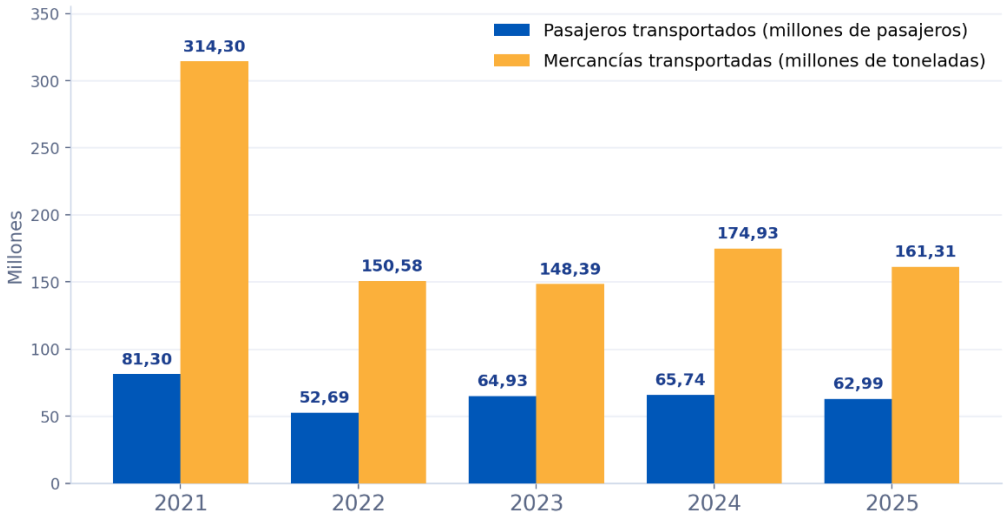
Las últimas actuaciones han estado marcadas por la inclusión de Ucrania en la **Red Transeuropea de Transporte (TEN-T).** Esto abre el acceso a financiación comunitaria, en particular vía CEF. En este marco, el Banco Europeo de Inversiones (BEI), ha movilizado fondos para **ampliar y modernizar los pasos fronterizos** con la UE (rehabilitación de vías, sistemas de inspección y terminales logísticas). Como muestran las actuaciones en Yahodyn–Dorohusk, Mostyska–Przemyśl o Rava-Ruska–Werchrata (mercancías).

En paralelo, se avanza en la implantación del **ancho estándar en los corredores internacionales**, manteniendo el ancho ruso en el tráfico interior y de mercancías. Existen ya estos segmentos en Chop (frontera con Hungría) y Reni (Moldavia y Rumanía) y tramos históricos en la frontera occidental (Kovel–Yahodyn, Chop–Mukachevo, Nevetlenfolu). El Gobierno plantea una expansión progresiva que conecte los grandes ejes nacionales (Leópolis–Kyiv, Leópolis–Odesa, Leópolis–Kryvyi Rig) con la UE. La financiación recae fundamentalmente en la UE y las IFIs.

2.2. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

El ferrocarril es el pilar del sistema logístico ucraniano. Tras el inicio del conflicto, el bloqueo parcial de los puertos del mar Negro obligó a reconfigurar las rutas comerciales y situó al ferrocarril como elemento clave para sostener las exportaciones y el abastecimiento interno. En este contexto, la UE impulsó las **Solidarity Lanes** (corredores que combinan ferrocarril, carretera y vías fluviales), rutas que han permitido exportar más de **200 millones de toneladas.** Pese a su mayor importancia relativa, en términos absolutos el volumen de mercancías transportado por ferrocarril ha experimentado una fuerte caída desde el inicio del conflicto.

En cuanto a **bienes transportados**, destacan los minerales de hierro y manganeso, con aproximadamente un 29%, y los cereales, que representan alrededor del 26% del total y son la base exportadora del país. En 2025 el transporte se repartió aproximadamente entre exportaciones (alrededor del 46%), tráfico doméstico (46%), importaciones (7%) y tránsito, que ha quedado relegado a un peso residual debido al conflicto.



Evolución del transporte de pasajeros y mercancías en Ucrania. Millones de pasajeros y toneladas. Elaboración propia a partir de los datos del Servicio de Estadística de Ucrania.

Las mercancías son, además, el principal motor financiero de UZ (en torno al 79% de sus ingresos), compensando las pérdidas del transporte de pasajeros mediante subsidios cruzados. **Las tarifas** están reguladas por el Estado (Consejo Tarifario del Ministerio de Desarrollo de Comunidades y Territorios). Tras el inicio de la guerra, registraron **subidas cercanas al 70% en 2022**, con posteriores propuestas de indexación.

2.3. TRANSPORTE DE PASAJEROS

El transporte de pasajeros tiene una relevancia cuantitativa moderada frente al transporte por carretera. Sin embargo, actualmente mantiene una dimensión cualitativa esencial para la movilidad de la población, evacuación de civiles y conectividad territorial. Antes del conflicto ya mostraba limitaciones estructurales (oferta insuficiente, velocidades bajas, competencia de la carretera en distancias medias), aunque mantenía un papel relevante en largas distancias. Tras la invasión a gran escala, UZ asumió funciones críticas de evacuación masiva y transporte de ayuda humanitaria, operando en ocasiones como único modo seguro.

La **media y larga distancia** constituyen el núcleo del servicio y articula el territorio, conectando Kyiv con Leópolis, Járkiv, Odesa o Dnipro y con las fronteras occidentales. Si bien, el sistema presenta un **desequilibrio entre oferta y demanda**: la guerra ha agravado los problemas de movilidad interna (incremento de demanda hacia el oeste del país) y de capacidad operativa por daños, limitaciones energéticas y escasez de material rodante. Existen limitaciones de velocidad y calidad por la antigüedad de la red y falta de inversiones. Las **tarifas** se mantienen artificialmente bajas por las políticas sociales, de modo que este segmento es deficitario y depende de los subsidios cruzados de las mercancías. Esta congelación tarifaria desde el inicio de la guerra ha acentuado el desequilibrio frente al alza de costes (factura energética, mantenimiento o salarios).

El **ferrocarril suburbano** sigue siendo relevante a nivel local, en áreas metropolitanas de Kyiv, Járkiv, Dnipro, Odesa y Leópolis. El caso más destacado es el **Kyiv City Express**, proyecto orientado a modernizar y mejorar infraestructuras y servicios aprovechando el anillo ferroviario existente. Los planes de extensión a Dnipro y Járkiv quedaron suspendidos por la guerra. Comparte las limitaciones del servicio de pasajeros (baja frecuencia, material antiguo y carácter deficitario).

3. Red de metro y tranvía

El transporte urbano guiado representa cerca del **30% del transporte de pasajeros**, con más de 600 millones de viajeros al año. No obstante, desde 2022, los daños en infraestructuras y los cortes de suministro eléctrico han provocado una operación de alta intermitencia.

3.1. REDES DE METRO

CIUDAD	DIMENSIÓN	EMPRESA	PROPIEDAD
Kyiv	3 líneas (70 km) 52 estaciones 400 M pasajeros/años	KP Kyivskiy Metropoliten	Empresa pública propiedad de la municipalidad de Kyiv.
Dnipro	1 línea (7,8 km) 6 estaciones 10 M pasajeros/años	KP Dniprovskyi metropoliten	Empresa pública, propiedad del Consejo de Ministros de Ucrania.
Járkiv	3 líneas (38 km) 30 estaciones 220 M pasajeros/años	KP Kharkivskyi Metropoliten	Empresa pública municipal, propiedad de la municipalidad de Járkiv.

3.2. REDES DE TRANVÍA

Es el sistema urbano guiado más extendido, de menor capacidad y mayor flexibilidad. Las redes son heterogéneas, pero comparten infraestructuras y material rodante envejecidos y velocidades comerciales bajas. Su **dependencia directa del suministro eléctrico y su operación en superficie** las hacen especialmente vulnerables a los daños y a los cortes de electricidad.

4. Material rodante

4.1. SITUACIÓN DEL MATERIAL RODANTE EN UCRANIA

El material rodante se caracteriza por un **elevado envejecimiento, una disponibilidad limitada** y una **necesidad creciente de renovación**, tanto en la red convencional como en los sistemas urbanos. En UZ, la edad media de las locomotoras eléctricas ronda los 43 años y aproximadamente un tercio de la flota está fuera de servicio de forma permanente. Ello eleva los costes de operación, situación que se agrava por la dificultad de acceso a repuestos, en muchos casos vinculados antes a Rusia o Bielorrusia.

La empresa estatal de ferrocarriles ha iniciado una **renovación parcial de su flota**: 10 trenes eléctricos Hyundai Rotem (HRCS2) en 2010 (307 millones de dólares); trenes nacionales EKr1 “Tarpan” de KVSZ en 2014 (hasta 160 km/h); unidades del fabricante checo Škoda; y, en 2024, 55 locomotoras eléctricas Alstom Traxx, financiadas por el BERD, el Banco Mundial y EE. UU. En la actualidad, UZ mantiene interés en ampliar este segmento, como muestra la solicitud del Gobierno ucraniano de septiembre de 2025 a Corea del Sur para la financiación de 20 trenes de alta velocidad (estimados en 450 millones de dólares, mantenimiento incluido).

En los **sistemas urbanos** predomina el material y diseño soviético. En el caso de Kyiv, en 2026, se aprobó un proyecto de **520 millones de euros** (BERD y BEI) para sustituir 174 vagones y adquirir 50 nuevos. El parque de **tranvías** supera las 1.800 unidades, con algunas unidades donadas por ciudades europeas.

4.2. OFERTA DEL MATERIAL RODANTE EN UCRANIA

La industria nacional se ha deteriorado desde 2014 y, sobre todo, desde 2022. Buena parte de la capacidad histórica se localizaba en el este (especialmente Lugansk) y su ocupación ha supuesto la pérdida de instalaciones productivas[5]. La industria actual es reducida y fragmentada, concentrada en el centro y el oeste, pero mantiene capacidades en **vagones de mercancías, material interurbano y transporte urbano electrificado**, con cierta integración vertical en componentes. La producción se orienta al mercado interno, con actividad exportadora en ancho 1.520 mm y, de forma creciente, en estándar europeo.

[5] AT Stakhanovskyi vahonobudivnyi zavod (en Lugansk), AT Azovzahalmash (en Mariupol), AT Voroshilovgrad (en Lugansk).

FABRICANTE	LOCALIZACIÓN	ÁREAS
Kryukiv Railway Car Building Works (KVSZ)	Kremenchuk	Principal fabricante nacional y el más diversificado: coches de pasajeros, trenes EMU, metro y vagones de mercancías. Participa en programas de modernización de UZ y en el programa Industrial Ramstein.
TAS Dnipro-Vagonmash (DVMash)	Kamianske (Dnipro)	Uno de los mayores fabricantes de vagones de carga (más de 500.000 unidades y 160 modelos), con capacidad exportadora y desarrollo hacia el estándar europeo: plataformas, góndolas, tolvas, cisternas.
TatraYug	Dnipro / Odesa	Especializado en tranvías modernos, tecnología checa Tatra.
Electron / Electrontrans	Leópolis	Material urbano electrificado con producción integral (trenes ligeros, buses eléctricos), con capital alemán.

Fabricantes de material rodante en Ucrania.[6]

Elaboración propia a través de información pública de los fabricantes y UkraineInvest.

5. Necesidades y oportunidades

12.000 M$
daños directos acumulados en el sector ferroviario (RDNA5)

30.000 M$
necesidades de reconstrucción y modernización a diez años

El Fifth Rapid Damage and Needs Assessment (RDNA5), elaborado conjuntamente por el Gobierno de Ucrania, el Banco Mundial, la Comisión Europea y las Naciones Unidas, estima que, a finales de 2025, los daños directos acumulados en el sector ferroviario ucraniano superan los **12.000 millones de dólares.** El RDNA5 muestran que los ataques han afectado a 1.200 km de vías (500km dañadas, 700 km ocupadas), a 120 estaciones y a 820 locomotoras y vagones.

En el **corto plazo**, las prioridades se centran en la rehabilitación urgente de infraestructuras. En el **medio y largo plazo**, la reconstrucción se plantea bajo el principio de *build back better* con el objetivo de electrificar el sistema, integrarlo en las redes europeas y de modernizar el material rodante actual. Las necesidades de reconstrucción y modernización del sector ferroviario se sitúan en torno a **30.000 millones de dólares**.

5.1. INTEGRACIÓN DE LA RED UCRANIANA A LA EUROPEA

La coexistencia entre el ancho soviético (1.520 mm) y europeo (1.435 mm) apuntan a un **enfoque dual**. Por un lado, se están desarrollando **nuevas infraestructuras en ancho europeo** en corredores estratégicos hacia la UE. Un ejemplo relevante es la apertura de la línea de 1.435 mm entre **Uzhhorod y Chop**, financiada por el mecanismo Connecting Europe Facility (CEF) y el BEI, que incluye tanto la construcción de vía como la modernización de sistemas de señalización, comunicaciones e instalaciones ferroviarias. Asimismo, en la plataforma DREAM figura un proyecto para la **reconstrucción del tramo Uzhhorod–Pavlovo** en Transcarpatia.

Por otro lado, se está impulsando el desarrollo de soluciones que permitan la **interoperabilidad sin necesidad de reconstruir toda la red**. En este sentido, los sistemas automáticos de cambio de ancho, como los desarrollados en España, se plantean como una alternativa viable para reducir costes y tiempos. Este enfoque se materializa en el acuerdo firmado en 2024 entre Ukrzaliznytsia y TRIA para el desarrollo de un proyecto piloto de cambio automático de ancho para mercancías. Paralelamente, UZ está explorando la posibilidad de instalar **traviesas polivalentes** que permita soportar diferentes anchos de vía mediante la adaptación de la posición de los carriles sobre la misma estructura. Ello permitiría la interoperabilidad y permitir el cambio de ancho sin necesidad de sustituir completamente la infraestructura.

[6] **Kyiv** dispone de más de 800 vagones de metro (Vagonmash y KVSZ) y **Járkiv** más de 326.

5.2. MODERNIZACIÓN Y ELECTRIFICACIÓN DE LA RED

Con aproximadamente la mitad de la red electrificada, la insuficiencia histórica de inversión genera **limitaciones de velocidad y capacidad y deficiencias de calidad**. Destacan la electrificación de la línea Dolynska–Mykolaiv–Kolosivka (253 km, que incluye también señalización y telecomunicaciones, financiada por el BERD y el BEI) y la del corredor Kovel–Izov hacia la frontera europea. La modernización contempla, además, la rehabilitación de corredores clave (especialmente occidentales) y la **renovación de los sistemas de señalización y la digitalización de los Centros de Control del Tráfico**.

5.3. DESARROLLO DE ALTA VELOCIDAD

Aún en una etapa inicial, se concreta en estudios de viabilidad para definir los corredores que conecten la red ucraniana con la europea, utilizando las infraestructuras ya existentes. Destacan el **memorando de entendimiento entre la empresa polaca CPK y UZ** para una línea Varsovia–Kyiv (con extensión a Leópolis y velocidad objetivo de en torno a 250 km/h) y el acuerdo entre **KOICA** (agencia de cooperación coreana) y el Gobierno ucraniano para un estudio de viabilidad de la conexión de alta velocidad con la UE.

5.4. RENOVACIÓN DEL MATERIAL RODANTE

Constituye uno de los segmentos con **mayor volumen de oportunidades de inversión** del sector ferroviario ucraniano, como consecuencia del elevado grado de envejecimiento y obsolescencia de la flota ucraniana.

En este ámbito, se están desarrollando programas a nivel estatal orientados a la compra y modernización de trenes y material ferroviario de UZ: **renovación de locomotoras, adquisición de nuevos trenes y capacidades de mantenimiento**. El **programa, consultable en la plataforma DREAM** y en otras iniciativas del **Ukraine Urban Public Transport** y el **Ukraine Urban Public Transport II**.

6. Financiación

La UE, las IFIs y los Estados de forma bilateral han lanzado diversos programas para cubrir las grandes necesidades de reconstrucción y modernización. El mayor de ellos está destinado al sector privado: **el Pilar II de la Facilidad de Ucrania**, dotado con 9.500 millones de euros. Los fondos están gestionados en mayor medida por las IFIs presentes en Ucrania (BERD, BEI y CFI), mediante garantías, préstamos y subvenciones.

UNIÓN EUROPEA

- **Connecting Europe Facility (CEF) |** Infraestructura ferroviaria (TEN-T), cruces fronterizos, señalización y comunicaciones: **4.450 M€ hasta 2030.**
- **Ukraine Facility |** Reconstrucción de infraestructuras y futuros desarrollos de red **hasta 2027.**
- **Solidarity Lanes |** Logística ferroviaria y exportaciones hacia la UE **desde 2022.**

BANCO EUROPEO DE INVERSIONES

- **EU4Ukraine Initiative |** Infraestructura y corredores TEN-T, electrificación, material rodante, reconstrucción: **540 M€ movilizados desde 2024.**
- Préstamo por un valor de 200 M€ para el **Ukraine Urban Public Transport II**.

BANCO EUROPEO DE RECONSTRUCCIÓN Y DESARROLLO

- **Eurobonos ferroviarios |** Rehabilitación de vías y corredores TEN-T: **500 M€ desde 2019.**
- Líneas para infraestructura ferroviaria, puentes y conectividad logística.

BANCO MUNDIAL / CORPORACIÓN FINANCIERA INTERNACIONAL

- **RELINC |** Infraestructura ferroviaria, puentes y conectividad logística: **585 M€ desde 2022.**

Otros programas de financiación para el sector ferroviario.

Elaboración propia.

Por su parte, España aporta la línea reembolsable y no reembolsable del FIEM y los programas de financiación para inversión productiva de COFIDES, que pueden combinarse con la financiación multilateral para facilitar la participación de las empresas españolas en el proceso de recuperación del sector.

7. Enlaces de interés

BERD. Información sobre proyectos financiados en el sector ferroviario ucraniano, incluyendo material rodante, infraestructura y modernización del sistema. https://www.ebrd.com/what-we-do/sectors/transport.html

Center for Transport Strategies. Centro independiente de información y consultoría especializado en el sector del transporte y las infraestructuras. https://en.cfts.org.ua/

Connecting Europe Facility (CEF). Programa de financiación de la Unión Europea para el desarrollo de infraestructuras de transporte, incluyendo proyectos ferroviarios de la red TEN-T. https://cinea.ec.europa.eu/connecting-europe-facility_en

Dream. Ecosistema gubernamental para identificar y seguir proyectos de reconstrucción. https://dream.gov.ua/ua

European Union Agency for Railways (ERA). Información técnica y normativa sobre interoperabilidad ferroviaria, seguridad y estándares europeos aplicables al proceso de integración ferroviaria de Ucrania. https://www.era.europa.eu/

Ministerio de Desarrollo de las Comunidades Locales y Territorios. https://mindev.gov.ua/

OSJD (Organisation for Cooperation of Railways). Organización internacional que agrupa a países de Europa del Este y Asia, clave en la gestión del ancho 1.520 mm y en la interoperabilidad ferroviaria regional. https://osjd.org/

Ukrzaliznytsia (UZ). Portal oficial de la empresa ferroviaria estatal ucraniana, que incluye información institucional, informes, datos operativos y documentación estratégica del sector ferroviario. https://www.uz.gov.ua/

World Bank – Transport & Railways. Publicaciones y análisis sobre el sector ferroviario, incluyendo informes sobre modernización, logística y reconstrucción de infraestructuras en Ucrania. https://www.worldbank.org/en/topic/transport

Fuentes

Arkhypenko, S., Tsvirko, O. (2025). *Ukrainian Rail Transport on the Way to the EU: The Implementation of Legislation, Reforms and Prospects*. Studia Sieci Uniwersytetów Pogranicza.

Bukatiuk, U. (2024). V Ukraine poyavitsya 3300 km evroputey v ramkakh rasshireniya seti TEN-T – UZ. https://forbes.ua/ru/news/uz-nazvala-termini-priednannya-ukraini-do-evropeyskoi-transportnoi-merezhi-ten-t-19122023-17993

Center for Transport Strategies. Infografika: kakie uchastki zheleznykh dorog elektrifitsirovany za gody nezavisimosti Ukrainy. https://cfts.org.ua/digest/infografika_kakie_uchastki_zheleznykh_dorog_elektrifitsirovany_za_gody_nezavisimosti_ukrainy_forbes_471

Datsenko, V., & Hrechukha, D. (2023). *Restoring railway transport in post-war Ukraine*. Transparency International Ukraine.

Grigorenko, Y. (2026). *Debt, war, and populism: how Ukrainian Railways found itself in a financial trap*. GMK Center. https://gmk.center/en/posts/debt-war-and-populism-how-ukrainian-railways-found-itself-in-a-financial-trap/

Kurhan, D., Kurhan, M., Hmelevska, N. (2022). *Development of the High-Speed Running of Trains in Ukraine for Integration with the International Railway Network*. Dnipro National University of Railway.

Kyiv School of Economics. (2024). *Transportation and logistics*.

Lousada S, Delehan S, Gómez JMN, et al. (2024). *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.

UkraineInvest. (2024). *Investment opportunity of infrastructure and logistics in Ukraine*. https://ukraineinvest.gov.ua/wp-content/uploads/2025/01/infrastructure-and-logistics.pdf.

Ukrzaliznytsia. (2019). *Strategiiya AT Ukrzaliznytsia na 2019-2023 roki*.

World Bank. (2026). Ukraine Fifth Rapid Damage and Needs Assessment (RDNA5), February 2022 - December 2025.

Este documento tiene carácter exclusivamente informativo y su contenido no podrá ser invocado en apoyo de ninguna reclamación o recurso.

La Oficina Española para la Reconstrucción de Ucrania no asume la responsabilidad de la información, opinión o acción basada en dicho contenido, con independencia de que haya realizado todos los esfuerzos posibles para asegurar la exactitud de la información que contienen sus páginas.

Elaborado por:
Oficina Española para la Reconstrucción de Ucrania.
Paseo de la Castellana, 162, 28071 Madrid.
oferuc@economia.gob.es
LinkedIn

VICEPRESIDENCIA PRIMERA DEL GOBIERNO
MINISTERIO DE ECONOMÍA, COMERCIO Y EMPRESA
SECRETARÍA DE ESTADO DE COMERCIO
Oficina Española para la Reconstrucción de Ucrania