

КАРПАТСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ВАСИЛЯ СТЕФАНІКА
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
КАРПАТСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ВАСИЛЯ СТЕФАНІКА
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

Кваліфікована наукова
праця на правах рукопису

Тимощук Ярослав Васильович

УДК 351:354:656.2:338.47(477)

ДИСЕРТАЦІЯ

**МЕХАНІЗМИ РЕАЛІЗАЦІЇ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ РОЗВИТКУ
ЗАЛІЗНИЧНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ**

Подається на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю
281 «Публічне управління та адміністрування»

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей,
результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело
_____ Я. В. Тимощук

Науковий керівник: Сурай Інна Геннадіївна, доктор наук з державного
управління, професор

Івано-Франківськ – 2026

АНОТАЦІЯ

Тимошук Я. В. Механізми реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень в Україні. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття ступеня доктора філософії за спеціальністю 281 Публічне управління та адміністрування. – Карпатський національний університет імені Василя Стефаника Міністерства освіти і науки України, Івано-Франківськ, 2026.

В умовах воєнних загроз, трансформації транспортно-логістичних потоків, посилення ролі критичної інфраструктури та необхідності повоєнного відновлення економіки України проблема реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень набуває особливої наукової і практичної значущості. Залізничний вантажний транспорт традиційно є однією з базових складових транспортної системи держави, що забезпечує переміщення значних обсягів промислової, аграрної, енергетичної, експортної та імпортової продукції, підтримує функціонування національної економіки, сприяє міжрегіональній інтеграції та забезпечує зв'язок України з міжнародними транспортними коридорами. Водночас російська військова агресія, пошкодження транспортної інфраструктури, зміна географії експортних маршрутів, обмеження морської логістики, зростання навантаження на західні прикордонні переходи та необхідність інтеграції до європейського транспортного простору вимагають оновлення підходів до формування і реалізації державної політики у цій сфері.

У дисертаційному дослідженні здійснено теоретичне обґрунтування та розроблено практичні рекомендації щодо вдосконалення механізмів реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень в Україні. Встановлено, що в сучасних умовах залізничні вантажні перевезення мають розглядатися не лише як елемент транспортної або логістичної системи, а як стратегічний об'єкт публічно-управлінського впливу, від ефективності якого

залежать економічна стійкість держави, функціонування критичної інфраструктури, зовнішньоторговельна спроможність, обороноздатність, регіональний розвиток та темпи післявоєнного відновлення.

Доведено, що реалізація державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень потребує системного поєднання нормативно-правових, інституційних, організаційно-адміністративних, економічно-фінансових, інформаційно-комунікативних і контрольних засобів управлінського впливу. Такий підхід дозволяє подолати фрагментарність державного регулювання, посилити узгодженість дій суб'єктів транспортної політики, забезпечити прозорість управлінських рішень, підвищити результативність тарифного, інвестиційного, інфраструктурного та цифрового забезпечення розвитку галузі.

У роботі уточнено зміст поняття «механізми реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень», яке запропоновано розглядати як систему взаємопов'язаних нормативно-правових, інституційних, організаційно-адміністративних, економічно-фінансових, інформаційно-комунікативних і контрольних засобів управлінського впливу, за допомогою яких стратегічні цілі держави у сфері розвитку залізничних вантажних перевезень трансформуються у практичні рішення, програми, процедури, інструменти та вимірювані результати. Таке розуміння дає змогу розглядати механізми реалізації державної політики не як окремі ізольовані інструменти, а як цілісну управлінську систему, зорієнтовану на забезпечення керованості, стійкості, безпеки та ефективності залізничного вантажного транспорту.

Проаналізовано теоретико-методологічні засади реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень. Розкрито роль залізничного транспорту у забезпеченні соціально-економічного розвитку, функціонуванні промисловості, аграрного сектору, зовнішньої торгівлі, внутрішньої логістики та транзитного потенціалу держави. Обґрунтовано, що державна політика у цій сфері має базуватися на системному, стратегічному, інституційному, економіко-моделювальному, цифровізаційному та євроінтеграційному підходах, які забезпечують комплексне бачення проблем

розвитку галузі та дозволяють поєднати короткострокові антикризові заходи з довгостроковими цілями модернізації залізничного транспорту.

З'ясовано, що нормативно-правове підґрунтя реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень в Україні сформоване на основі законодавчих актів, стратегічних документів, підзаконних нормативних актів і міжнародних зобов'язань України. Водночас виявлено його фрагментарність, недостатню узгодженість із сучасними завданнями лібералізації ринку, розвитку мультимодальних перевезень, цифровізації управлінських процесів, модернізації інфраструктури, забезпечення інформаційної безпеки та гармонізації з європейськими стандартами. Обґрунтовано потребу в оновленні нормативно-правового поля залізничних вантажних перевезень з урахуванням євроінтеграційного курсу України, розвитку Транс'європейської транспортної мережі, необхідності прозорого доступу до інфраструктури та створення передумов для залучення приватних інвестицій.

Окрему увагу приділено організаційним механізмам реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень у частині забезпечення інформаційної безпеки. Встановлено, що цифровізація залізничного транспорту, впровадження електронного документообігу, автоматизованих систем управління перевезеннями, цифрових платформ взаємодії з клієнтами та систем моніторингу інфраструктури підвищують ефективність управління, однак одночасно формують нові ризики для функціонування критичної інфраструктури. Доведено, що забезпечення інформаційної безпеки має розглядатися як невід'ємний складник державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень, який потребує міжвідомчої координації, чіткого розподілу повноважень, упровадження стандартів кіберстійкості, посилення захисту інформаційних систем і формування механізмів реагування на кіберінциденти.

У дисертації досліджено соціально-економічні аспекти реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень. Визначено,

що фінансова стійкість АТ «Укрзалізниця», стан рухомого складу, рівень зношеності інфраструктури, пропускна спроможність прикордонних переходів, структура вантажопотоків, тарифне регулювання, інвестиційне забезпечення та розвиток мультимодальної логістики безпосередньо впливають на результативність державної політики. Обґрунтовано, що в умовах воєнного та повоєнного періодів державна політика має бути спрямована не лише на підтримання поточного функціонування залізничного транспорту, а й на створення умов для його модернізації, підвищення конкурентоспроможності, інтеграції до європейського транспортного простору та забезпечення довгострокової економічної ефективності.

Узагальнено світовий досвід реалізації політики розвитку залізничних вантажних перевезень. Визначено, що для України особливе значення мають практики лібералізації доступу до залізничної інфраструктури за умови збереження державного контролю над критично важливими об'єктами; функціонального розмежування управління інфраструктурою та перевізною діяльністю; розвитку мультимодальних транспортно-логістичних вузлів; упровадження цифрових платформ управління вантажопотоками; застосування прозорого тарифного регулювання; використання механізмів державно-приватного партнерства; залучення міжнародного фінансування; посилення кіберстійкості транспортної інфраструктури; інтеграції до європейських і міжнародних транспортних коридорів. Обґрунтовано, що адаптація світового досвіду до умов України має здійснюватися з урахуванням безпекових ризиків, інституційної специфіки, стану інфраструктури, фінансових обмежень і потреб повоєнного відновлення.

Ключовим результатом дисертаційного дослідження є концептуальне обґрунтування стратегії реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень в Україні. Запропонована стратегія розглядає розвиток галузі не лише як інфраструктурно-економічне завдання, а як цілісний публічно-управлінський процес узгодження стратегічних цілей держави, нормативно-правового забезпечення, інституційної координації, фінансово-

інвестиційних інструментів, тарифного регулювання, цифрового управління, безпекових заходів і механізмів зворотного зв'язку. Такий підхід орієнтований на підвищення керованості залізничних вантажних перевезень, відновлення логістичної спроможності держави, інтеграцію до європейського транспортного простору, забезпечення прозорості управлінських процесів і підвищення результативності державної політики у воєнний та повоєнний періоди.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в теоретичному обґрунтуванні та практичному спрямуванні положень щодо вдосконалення механізмів реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень в Україні. Уперше концептуально обґрунтовано стратегію реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень, яка поєднує стратегічне планування, нормативно-правову адаптацію, інституційну координацію, фінансово-інвестиційне забезпечення, тарифне регулювання, цифровізацію, безпековий компонент і механізми управлінської корекції. Удосконалено структуру інституційного механізму реалізації державної політики шляхом обґрунтування доцільності запровадження регіонального інфраструктурного оператора як спеціалізованої координаційної ланки, покликаній забезпечувати узгодження державних, регіональних, корпоративних і приватних інтересів у процесах модернізації залізничної інфраструктури, підготовки інвестиційних проєктів, супроводу державно-приватного партнерства, моніторингу програм розвитку та формування зворотного зв'язку для коригування управлінських рішень.

Набули подальшого розвитку підходи до систематизації механізмів реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень за їх функціональним призначенням. Нормативно-правовий механізм визначає правила, повноваження та регуляторні умови розвитку галузі; інституційний механізм забезпечує координацію суб'єктів управління; організаційно-адміністративний механізм упорядковує процедури планування, реалізації та контролю; економічно-фінансовий механізм формує умови тарифного,

інвестиційного та бюджетного забезпечення; інформаційно-комунікативний механізм підтримує цифровізацію, обмін даними, прозорість і зворотний зв'язок; контрольний механізм забезпечує моніторинг, оцінювання результативності та управлінську корекцію. Така систематизація створює підґрунтя для комплексного вдосконалення державної політики у сфері залізничних вантажних перевезень.

Практичне значення одержаних результатів полягає в можливості використання сформульованих положень, висновків і рекомендацій органами державної влади, місцевого самоврядування, АТ «Укрзалізниця», суб'єктами транспортного ринку, інституціями, відповідальними за розвиток критичної інфраструктури, а також закладами вищої освіти та науковими установами. Запропоновані підходи можуть бути застосовані під час розроблення стратегій, програм і планів розвитку залізничного вантажного транспорту, удосконалення нормативно-правового регулювання, формування тарифної політики, залучення інвестицій, розвитку державно-приватного партнерства, модернізації інфраструктури, цифровізації управлінських процесів, забезпечення інформаційної безпеки та інтеграції України до європейського транспортного простору.

Результати дослідження можуть бути використані для підвищення ефективності державної політики у сфері залізничних вантажних перевезень, посилення керованості транспортної системи, забезпечення її стійкості в умовах воєнних і повоєнних викликів, створення умов для модернізації залізничної інфраструктури та підвищення конкурентоспроможності України як важливого учасника європейських і міжнародних транспортно-логістичних процесів.

Ключові слова: публічне управління, державне управління, механізми, соціально-економічний розвиток, сфера залізничних вантажних перевезень, залізничні вантажні перевезення, АТ «Укрзалізниця», залізниця, транспортна інфраструктура, модернізація інфраструктури, мультимодальні перевезення, інвестиції, інновації, політика розвитку, державна політика.

ABSTRACT

Tymoshchuk Ya. V. Mechanisms for implementing the state policy of developing railway freight transportation in Ukraine. – Qualifying scientific work on the rights of the manuscript.

Dissertation for the degree of Doctor of Philosophy in the specialty 281 Public Management and Administration. – Vasyl Stefanyk Carpathian National University, Ministry of Education and Science of Ukraine, Ivano-Frankivsk, 2026.

Under conditions of military threats, transformation of transport and logistics flows, the growing role of critical infrastructure, and the need for the post-war recovery of Ukraine's economy, the issue of implementing the state policy for the development of railway freight transportation acquires particular scientific and practical significance. Railway freight transport has traditionally been one of the basic components of the national transport system, ensuring the movement of significant volumes of industrial, agricultural, energy, export, and import goods, supporting the functioning of the national economy, facilitating interregional integration, and linking Ukraine with international transport corridors. At the same time, Russian military aggression, damage to transport infrastructure, changes in the geography of export routes, restrictions on maritime logistics, increased pressure on western border crossings, and the need for integration into the European transport area require the renewal of approaches to the formation and implementation of state policy in this field.

The dissertation provides a theoretical substantiation and develops practical recommendations for improving the mechanisms for implementing the state policy for the development of railway freight transportation in Ukraine. It is established that, under current conditions, railway freight transportation should be considered not only as an element of the transport or logistics system, but also as a strategic object of public-management influence, the effectiveness of which determines the economic resilience of the state, the functioning of critical infrastructure, foreign trade capacity,

defence capability, regional development, and the pace of post-war recovery.

It is proved that the implementation of the state policy for the development of railway freight transportation requires a systemic combination of regulatory, institutional, organizational-administrative, economic-financial, information-communication, and control instruments of managerial influence. Such an approach makes it possible to overcome the fragmentation of state regulation, strengthen the coherence of actions of transport policy actors, ensure the transparency of management decisions, and increase the effectiveness of tariff, investment, infrastructure, and digital support for the development of the sector.

The dissertation clarifies the meaning of the concept of “mechanisms for implementing the state policy for the development of railway freight transportation”, which is proposed to be understood as a system of interrelated regulatory, institutional, organizational-administrative, economic-financial, information-communication, and control instruments of managerial influence, through which the strategic goals of the state in the field of railway freight transportation development are transformed into practical decisions, programmes, procedures, instruments, and measurable results. This understanding makes it possible to consider the mechanisms of state policy implementation not as separate isolated tools, but as an integrated management system aimed at ensuring the governability, resilience, safety, and efficiency of railway freight transport.

The theoretical and methodological foundations for implementing the state policy for the development of railway freight transportation are analysed. The role of railway transport in ensuring socio-economic development, the functioning of industry, the agricultural sector, foreign trade, domestic logistics, and the transit potential of the state is revealed. It is substantiated that state policy in this field should be based on systemic, strategic, institutional, economic-modelling, digitalization-oriented, and European integration approaches, which provide a comprehensive vision of the problems of sectoral development and make it possible to combine short-term anti-crisis measures with long-term goals of railway transport modernization.

It is found that the regulatory and legal basis for implementing the state policy for the development of railway freight transportation in Ukraine is formed on the basis of legislative acts, strategic documents, subordinate regulations, and Ukraine's international obligations. At the same time, its fragmentation and insufficient coherence with the current tasks of market liberalization, development of multimodal transportation, digitalization of management processes, modernization of infrastructure, information security, and harmonization with European standards are identified. The need to update the regulatory and legal framework for railway freight transportation is substantiated, taking into account Ukraine's European integration course, the development of the Trans-European Transport Network, the need for transparent access to infrastructure, and the creation of prerequisites for attracting private investment.

Particular attention is paid to the organizational mechanisms for implementing the state policy for the development of railway freight transportation in terms of ensuring information security. It is established that the digitalization of railway transport, the introduction of electronic document flow, automated freight management systems, digital platforms for interaction with clients, and infrastructure monitoring systems increase management efficiency, but at the same time create new risks for the functioning of critical infrastructure. It is proved that information security should be considered an integral component of the state policy for the development of railway freight transportation, requiring interagency coordination, a clear distribution of powers, the implementation of cyber resilience standards, enhanced protection of information systems, and the formation of mechanisms for responding to cyber incidents.

The dissertation examines the socio-economic aspects of implementing the state policy for the development of railway freight transportation. It is determined that the financial stability of JSC "Ukrzaliznytsia", the condition of rolling stock, the level of infrastructure wear, the capacity of border crossings, the structure of freight flows, tariff regulation, investment support, and the development of multimodal logistics directly affect the effectiveness of state policy. It is substantiated that during

the wartime and post-war periods, state policy should be aimed not only at maintaining the current functioning of railway transport, but also at creating conditions for its modernization, increasing competitiveness, integrating into the European transport area, and ensuring long-term economic efficiency.

The international experience of implementing policies for the development of railway freight transportation is generalized. It is determined that the practices of liberalizing access to railway infrastructure while preserving state control over critical facilities; functional separation of infrastructure management and transportation activities; development of multimodal transport and logistics hubs; implementation of digital platforms for managing freight flows; application of transparent tariff regulation; use of public-private partnership mechanisms; attraction of international financing; strengthening of cyber resilience of transport infrastructure; and integration into European and international transport corridors are of particular importance for Ukraine. It is substantiated that the adaptation of international experience to Ukrainian conditions should be carried out with regard to security risks, institutional specificity, the state of infrastructure, financial constraints, and the needs of post-war recovery.

The key result of the dissertation research is the conceptual substantiation of a strategy for implementing the state policy for the development of railway freight transportation in Ukraine. The proposed strategy considers the development of the sector not only as an infrastructural and economic task, but also as an integrated public-management process of coordinating the strategic goals of the state, regulatory and legal support, institutional coordination, financial and investment instruments, tariff regulation, digital management, security measures, and feedback mechanisms. This approach is aimed at increasing the governability of railway freight transportation, restoring the logistics capacity of the state, integrating into the European transport area, ensuring transparency of management processes, and improving the effectiveness of state policy during the wartime and post-war periods.

The scientific novelty of the obtained results lies in the theoretical substantiation and practical orientation of provisions concerning the improvement of

mechanisms for implementing the state policy for the development of railway freight transportation in Ukraine. For the first time, a strategy for implementing the state policy for the development of railway freight transportation has been conceptually substantiated, combining strategic planning, regulatory adaptation, institutional coordination, financial and investment support, tariff regulation, digitalization, the security component, and mechanisms of managerial correction. The structure of the institutional mechanism for implementing state policy has been improved by substantiating the expediency of introducing a regional infrastructure operator as a specialized coordination link designed to ensure the alignment of state, regional, corporate, and private interests in the processes of railway infrastructure modernization, preparation of investment projects, support of public-private partnerships, monitoring of development programmes, and formation of feedback for the correction of management decisions.

Approaches to the systematization of mechanisms for implementing the state policy for the development of railway freight transportation according to their functional purpose have been further developed. The regulatory mechanism defines the rules, powers, and regulatory conditions for sectoral development; the institutional mechanism ensures the coordination of management actors; the organizational-administrative mechanism regulates planning, implementation, and control procedures; the economic-financial mechanism forms the conditions for tariff, investment, and budgetary support; the information-communication mechanism supports digitalization, data exchange, transparency, and feedback; and the control mechanism ensures monitoring, performance evaluation, and managerial correction. Such systematization creates a basis for the comprehensive improvement of state policy in the field of railway freight transportation.

The practical significance of the obtained results lies in the possibility of using the formulated provisions, conclusions, and recommendations by state authorities, local self-government bodies, JSC “Ukrzaliznytsia”, transport market actors, institutions responsible for the development of critical infrastructure, as well as higher education institutions and research organizations. The proposed approaches

can be applied in the development of strategies, programmes, and plans for the development of railway freight transport, improvement of regulatory and legal support, formation of tariff policy, attraction of investment, development of public-private partnerships, modernization of infrastructure, digitalization of management processes, ensuring information security, and integration of Ukraine into the European transport area.

The results of the research can be used to improve the effectiveness of state policy in the field of railway freight transportation, strengthen the governability of the transport system, ensure its resilience under wartime and post-war challenges, create conditions for the modernization of railway infrastructure, and increase Ukraine's competitiveness as an important participant in European and international transport and logistics processes.

Keywords: rail freight transportation, public administration mechanisms, public policy, transport infrastructure, tariff regulation, digitalization, logistics corridors, automation, international experience, TEN-T, information security, post-war recovery, Ukrzaliznytsia, EU, public-private partnership, regulatory and legal support.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті в наукових фахових виданнях України:

1. Тимощук Я. В. Удосконалення системи управління АТ «Укрзалізниця» в контексті завдань корпоративної реформи державного сектору економіки України. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2024. № 1.

DOI: <https://doi.org/10.32702/2307-2156.2024.1.19>

URL: <https://www.nayka.com.ua/index.php/dy/article/view/2845>

2. Тимощук Я. В. Оцінка перспектив забезпечення соціально-економічного розвитку у післявоєнній відбудові шляхом реалізації ефективної політики розвитку залізничних вантажних перевезень. *Наукові перспективи*. Серія «Державне управління». 2024. №9(51). С. 396–411

DOI: [https://doi.org/10.52058/2708-7530-2024-9\(51\)-396-411](https://doi.org/10.52058/2708-7530-2024-9(51)-396-411)

URL: <http://perspectives.pp.ua/index.php/np/article/view/15168/15238>

3. Тимощук Я. В. Світовий досвід реалізації політики розвитку залізничних вантажних перевезень. *Наукові інновації та передові технології*. 2024. № 9(37). С. 80–94.

DOI: [https://doi.org/10.52058/2786-5274-2024-9\(37\)-80-94](https://doi.org/10.52058/2786-5274-2024-9(37)-80-94)

URL: <http://perspectives.pp.ua/index.php/nauka/article/view/14693>

4. Тимощук Я. В., Дегтяр О.А. Роль та місце державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень в Україні. *Суспільство та національні інтереси*. 2024. № 5(5). С.724–740.

DOI: [https://doi.org/10.52058/3041-1572-2024-5\(5\)-724-740](https://doi.org/10.52058/3041-1572-2024-5(5)-724-740)

URL: <http://perspectives.pp.ua/index.php/sni/article/view/14685/14755>

Статті в наукових виданнях, включених до наукометричної бази Scopus:

5. Tymoshchuk Y., Suray I., Hrebenuk H., Zadoia V., Selishchev S. (2025) Government Strategy for Enhancing Infrastructure of International Freight Railway Corridors: Economic and Strategic Considerations. 2025. *Edelweiss Applied Science and Technology*. ISSN: 2576-8484 Vol.9, No.2: 374-383 (SCOPUS, Q3)

DOI: <https://doi.org/10.55214/25768484.v9i2.4491>

URL: <https://learning-gate.com/index.php/2576-8484/article/view/4491/1720>

Публікації за матеріалами конференцій:

6. Сурай І. Г., Тимощук Я. В. Особлива роль сфери залізничних вантажних перевезень України. *Матеріали звітної наукової вебконференції викладачів, докторантів, аспірантів університету за 2023 рік Прикарпатського національного університету імені Василя Стефаника*, 1–5 квітня 2024 р., м. Івано-Франківськ. Електронне видання. Івано-Франківськ : Прикарпат. нац. ун-т ім. В. Стефаника, 2024. С. 418-421. URL: <https://cnu.edu.ua/wp-content/uploads/2024/03/prohrama-zvitnoi-konferentsii-vykladachiv-za-2023-rik.pdf>

7. Тимощук Я. В. Роль та функції державного регулювання залізничних вантажних перевезень в Україні. *Science and Technology: Theory, Practice and Progress: Collection of Scientific Papers with Proceedings of the 1st International Scientific and Practical Conference*. International Scientific Unity. September 3-5, 2025. Krakow, Poland. p. 119-122.

URL: https://isu-conference.com/wp-content/uploads/2025/09/Krakow_Poland_03.09.25.pdf

8. Тимощук Я. В. Регулювання залізничних вантажних перевезень в післявоєнний період. *Соті економіко-правові дискусії*. Серія: Соціальні та гуманітарні науки: матеріали Міжнар. мультидисц. наук. інтернет-конф. (м. Львів, Україна, м. Ополе, Польща, 25-26 вересня 2025 р.) / редкол. : О. Патряк та ін. ГО “Наукова спільнота”, WSZIA w Opolu. Львів : ФОП Шпак В.Б. С. 124-128. ISSN 2522-963X.

URL: <http://www.spilnota.net.ua/ua/article/id-5382/>

9. Тимощук Я. В. Ефективність публічного управління залізничними перевезеннями в умовах війни. *Сучасні орієнтири та пріоритети модернізації економіки: теорії та пропозиції*: матеріали доповідей Міжнародної науково-практичної конференції (м. Запоріжжя, 10–11 жовтня 2025 р.). Львів-Торунь : Liha-Pres, 2025. С. 138–140.

URL:https://www.researchgate.net/publication/397712317_MINISTERSTVO_OSVITI_I_NAUKI_UKRAINI_KLASICNIJ_PRIVATNIJ_UNIVERSITET_DERZAVNA_NAUKOVA_USTANOVA_INSTITUT_MODERNIZACII_ZMISTU_OSVI TI_UNIVERSITET_EKONOMIKI_V_BIDGOSI_RESPUBLIKA_POLSA_KUAVS KIJ_UNIVERSITET_

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ.....	19
ВСТУП	19
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ РЕАЛІЗАЦІЇ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ	30
1.1 Визначення теоретичного підґрунтя поняття державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень.....	30
1.2 Роль та місце державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень в Україні	48
1.3 Методологічні підходи до побудови системи механізмів реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень в Україні.....	69
РОЗДІЛ 2. ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНІ АСПЕКТИ РЕАЛІЗАЦІЇ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ	87
2.1 Нормативно-правове підґрунтя застосування механізмів реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень.....	87
2.2 Аналіз організаційних механізмів реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень щодо забезпечення інформаційної безпеки.....	97
2.3 Соціально-економічні аспекти реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень	114
РОЗДІЛ 3. УДОСКОНАЛЕННЯ РЕАЛІЗАЦІЇ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ	130
3.1 Світовий досвід реалізації політики розвитку залізничних вантажних перевезень	130
3.2 Розробка шляхів вдосконалення механізмів реалізації державної	

політики розвитку залізничних вантажних перевезень на регіональному рівні	145
3.3 Стратегія реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень в Україні в умовах повоєнного відновлення.....	169
ВИСНОВКИ.....	193
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	200

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ

АТ – акціонерне товариство

УЗ – Українська залізниця

ООН – Організація Об'єднаних Націй

США – Сполучені Штати Америки

TEN-T – Транс'європейські транспортні мережі

ЄС – Європейський Союз

РФ – Російська Федерація

ШІ – штучний інтелект

COVID-19 – інфекційне захворювання, що спричинило пандемію

НДДКР – науково-дослідні і дослідно-конструкторські роботи

DB – Deutsche Bahn AG – німецька залізнична компанія

TMS – Transportation Management Systems – програмне забезпечення для автоматизації, планування, оптимізації та контролю процесів управління транспортом та перевезеннями вантажів

SCM – Supply Chain Management – управління ланцюгами постачання

МФО – небанківська установа, яка надає короткострокові позики невеликого обсягу

ЄБРР – Європейський банк реконструкції та розвитку

Мінінфраструктури – Міністерство інфраструктури України

Держспецзв'язку – Державна служба спеціального зв'язку та захисту інформації України

СБУ – Служба безпеки України

ВСТУП

Актуальність теми. Розвиток України як незалежної європейської держави, яка активно інтегрується у світові процеси та міжнародні відносини, здійснюючи соціальні реформи, супроводжується появою нових викликів і загроз. Це обумовлює необхідність застосування комплексного підходу до державного регулювання розвитку залізничних вантажних перевезень в Україні.

Залізничні вантажні перевезення формують основу транспортно-логістичного комплексу України. До початку широкомасштабної війни на залізницю припадало понад 50% загального вантажообігу країни. Сьогодні ж, в умовах обмеженого функціонування морських портів та постійних безпекових ризиків, залізниця стала головним драйвером експорту (зокрема аграрної та металургійної продукції) і забезпечення внутрішніх потреб держави.

Актуальність проблеми розвитку залізничних вантажних перевезень в Україні підкреслена як науковцями, практиками, так і державними діячами, зокрема, у Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року.

Сучасна залізнична інфраструктура є основою не лише функціонування держави, але й гарантією її національної безпеки та незалежності. Вона сприяє вирішенню питань, пов'язаних із налагодженням транспортних зв'язків між країнами, обслуговуванням потреб підприємців, громадського транспорту та регіональних операційних завдань. Проте економічна криза та російська військова агресія суттєво вплинули на безпеку залізничної інфраструктури, що призвело до скорочення обсягів перевезень і створення критичних фінансових проблем у галузі.

Значний рівень зношеності матеріально-технічної бази ще більше підкреслює необхідність реконструкції, ремонту та належного

обслуговування. Розв'язання цих проблем потребує активного державного впливу, вдосконалення нормативно-правової бази та впровадження ефективних механізмів регулювання. На жаль, чинні інструменти державного регулювання виявляються недостатньо ефективними для реагування на існуючі та потенційні загрози у цій сфері.

Сфера залізничних вантажних перевезень завжди була ключовою складовою економічного розвитку України, адже саме через ефективність транспортної інфраструктури формується конкурентоспроможність національної економіки, забезпечується зовнішньоекономічна діяльність та інтеграція у міжнародні логістичні мережі. В умовах війни та масштабних руйнувань інфраструктури питання розвитку й удосконалення державної політики у сфері залізничних вантажних перевезень набуває стратегічного характеру. Адже від здатності держави сформувати дієві механізми управління залежить швидкість післявоєнної відбудови, ефективність використання ресурсів, відновлення виробництва та активізація зовнішньої торгівлі.

Актуальність теми дослідження зумовлена низкою чинників. По-перше, залізничний транспорт традиційно є основою вантажної логістики України, на який припадає понад половину внутрішніх вантажоперевезень. По-друге, військова агресія російської федерації призвела до масштабного знищення транспортних об'єктів, зниження рівня пропускної спроможності та логістичної надійності, що вимагає якісного оновлення підходів до управління галуззю. По-третє, євроінтеграційний курс України передбачає адаптацію національної політики залізничних перевезень до стандартів ЄС, включаючи розвиток інтермодальних перевезень, цифровізацію управлінських процесів та екологізацію транспортної діяльності.

Отримання Україною статусу кандидата на вступ до ЄС та включення українських логістичних маршрутів до Трансевропейської транспортної мережі (TEN-T) вимагають гармонізації вітчизняного законодавства з європейськими директивами. Необхідно розробити механізми інтеграції

української залізниці у європейський простір (вирішення проблеми різної ширини колії, спрощення митних процедур, допуск приватних тягових операторів).

Ключовою проблемою сучасного етапу є недосконалість існуючих механізмів реалізації державної політики у сфері залізничних вантажних перевезень, зокрема: розбалансованість нормативно-правової бази, недостатня інтеграція в міжнародні транспортні коридори, відставання у впровадженні інноваційних рішень та цифрових платформ, а також брак ефективних інвестиційних і тарифних механізмів. Все це потребує вироблення системних науково обґрунтованих підходів до модернізації механізмів державного управління.

Актуальність проблеми розвитку залізничних вантажних перевезень підтверджується численними науковими дослідженнями як вітчизняних, так і зарубіжних учених. Зокрема, серед них варто відзначити роботи таких дослідників, як Бондар Н. М. [4], Бордун О. [12], Бутко М. П. [14], Васильєв О. В. [15], Власова В. П. [18], Дмитрієва О. І. [43], Іксарова Н. О. [58], Когут М. В., Содома Р. І., Демчина В. Р. [71], Коттс Д. [80], Куманов В. М. [86], Логутова Т. Г. [89], Радченко О. В. [164; 165], Малиш Н. [95], Притула Х. М., Максименко А. О. [132], Рудченко О. Ю. [177], Січкара Д. [179], Сонько С. П., Скринько М. М. [186], Степаненко В. О. [198], Харченко М. В. [235], Шиба О. А. [248], Шульц С. Л., Луцків О. М. [250], Юрченко Є. О. [253].

Розвиток теорії та практики державного регулювання у різних сферах економічного та соціального життя також був предметом досліджень видатних українських і зарубіжних вчених, серед яких Бакуменко В. Д. [5], Бульба В. Г. [13], Гой Н. В., Жук О. І., Нагорняк М. М. [25; 46], Дегтяр А. О. [39], Дегтяр О. А. [40], Дзюндзюк В. Б. [41], Домбровська С. М. [45], Корінь М. В. [79], Надолішній П. І. [108], Назаркевич І. Б. [109], Рудницька Р. М. [176], Степанов В. Ю. [200], Сурай І. Г. [206], Якубів В. М. [254] та інших.

З огляду на вагомість наукових і практичних напрацювань зазначених авторів, слід підкреслити, що існує нагальна потреба у вдосконаленні

механізмів реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень з урахуванням сучасних змін у середовищі її функціонування. Значущість цієї проблематики визначила вибір теми та цільову спрямованість дисертаційного дослідження.

Мета і завдання дослідження. Мета дисертаційної роботи полягає у науковому обґрунтуванні та розробці механізмів реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень в Україні з урахуванням євроінтеграційних процесів та потреб повоєнного відновлення економіки.

Досягнення поставленої мети потребувало вирішення таких завдань:

- з'ясувати теоретико-методологічні засади реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень;
- охарактеризувати сучасний стан механізмів реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень в Україні;
- узагальнити зарубіжний досвід реалізації політики розвитку залізничних вантажних перевезень;
- розробити пропозиції щодо вдосконалення механізмів реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень в Україні;
- розробити науково обґрунтовані пропозиції щодо стратегії державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень.

Об'єктом дослідження є реалізація державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень в Україні.

Предметом дослідження є механізми реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень в Україні.

Методи дослідження. Під час виконання дисертаційного дослідження для досягнення мети та поставлених завдань дослідження використано комплекс загальнонаукових та спеціальних методів. У процесі дослідження використовувалися теоретичні методи пізнання, зокрема: методи аналізу та синтезу (для з'ясування теоретичних основ державної політики у сфері залізничних вантажних перевезень, аналізу нормативно-правової бази,

стратегій розвитку транспортної галузі, а також синтезу отриманих даних для формування цілісного уявлення про механізми реалізації державної політики); системний підхід (для аналізу взаємозв'язків між державними органами, залізничними компаніями, вантажовідправниками та іншими учасниками ринку); монографічний метод (для дослідження вітчизняного та зарубіжного досвіду механізмів реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень); узагальнення, а також комплексний і системний підходи (для вдосконалення понятійного апарату дослідження); метод моделювання (для концептуального обґрунтування державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень).

До спеціальних наукових методів, що були використані в роботі, належать: аналітико-синтетичний метод (для аналізу наукових джерел і співвідношення дефініцій); формально-логічний метод (для визначення принципів і підходів до формування державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень); нормативно-правовий аналіз (для порівняння законодавчих актів та аналізу тенденцій розвитку нормативно-правової бази у цій сфері).

У дисертації використані праці вітчизняних і зарубіжних науковців, сучасні наукові матеріали, монографії, дисертації, матеріали наукових семінарів і конференцій. Також були залучені статистичні дані Державної служби статистики України та інших офіційних джерел.

Нормативну базу дослідження становлять Конституція України, закони України, постанови Кабінету Міністрів України, укази Президента України, нормативні акти міністерств і відомств, а також інші законодавчі документи, що регулюють правові та організаційні аспекти розвитку транспортної інфраструктури на регіональному рівні в Україні.

Наукова новизна дисертаційного дослідження полягає у науковому обґрунтуванні та розробці механізмів реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень в Україні з урахуванням євроінтеграційних процесів та потреб повоєнного відновлення економіки:

вперше:

- концептуально обґрунтовано стратегію реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень в Україні, що розглядає розвиток галузі не лише як інфраструктурно-економічне завдання, а як цілісний публічно-управлінський процес узгодження стратегічних цілей держави, нормативно-правового забезпечення, інституційної координації, фінансово-інвестиційних інструментів, тарифного регулювання, цифрового управління, безпекових заходів і механізмів зворотного зв'язку; така стратегія орієнтована на підвищення керованості залізничних вантажних перевезень, інтеграцію до європейського транспортного простору, відновлення логістичної спроможності держави та забезпечення результативності управлінських рішень у воєнний і повоєнний періоди;

удосконалено:

- структуру інституційного механізму реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень шляхом обґрунтування доцільності запровадження регіонального інфраструктурного оператора як спеціалізованої координаційної ланки, покликаної забезпечувати узгодження державних, регіональних, корпоративних і приватних інтересів у процесах модернізації залізничної інфраструктури, підготовки інвестиційних проєктів, супроводу державно-приватного партнерства, моніторингу реалізації програм розвитку та формування зворотного зв'язку для коригування управлінських рішень;

- підхід до визначення пріоритетів реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень на регіональному рівні, який, на відміну від фрагментарного визначення окремих інфраструктурних завдань, передбачає їх групування за функціональними напрямками: нормативно-правова адаптація до міжнародних і європейських стандартів; відновлення та модернізація пошкодженої інфраструктури; фінансово-інвестиційне забезпечення проєктів розвитку; управління ризиками воєнного та повоєнного періодів; розвиток міжсуб'єктної взаємодії; підвищення

виробничої, логістичної та пропускної спроможності залізничних вантажних перевезень; забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку територій;

дістали подальшого розвитку:

- понятійний апарат науки шляхом уточнення змісту поняття «механізми реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень», яке запропоновано розглядати як систему взаємопов'язаних нормативно-правових, інституційних, організаційно-адміністративних, економічно-фінансових, інформаційно-комунікативних і контрольних засобів управлінського впливу, за допомогою яких стратегічні цілі держави у сфері розвитку залізничних вантажних перевезень трансформуються у практичні рішення, програми, процедури, інструменти та вимірювані результати;

- систематизація механізмів реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень в Україні шляхом їх групування за функціональним призначенням: нормативно-правовий механізм визначає правила, повноваження та регуляторні умови розвитку галузі; інституційний механізм забезпечує координацію суб'єктів управління; організаційно-адміністративний механізм упорядковує процедури планування, реалізації та контролю; економічно-фінансовий механізм формує умови тарифного, інвестиційного та бюджетного забезпечення; інформаційно-комунікативний механізм підтримує цифровізацію, обмін даними, прозорість і зворотний зв'язок у системі управління; контрольний механізм забезпечує моніторинг, оцінювання результативності та управлінську корекцію;

- напрями адаптації світового досвіду реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень до умов України шляхом виокремлення управлінських практик, придатних для використання у воєнний і повоєнний періоди: лібералізації доступу до залізничної інфраструктури за умови збереження державного контролю над критично важливими об'єктами, розвитку мультимодальних логістичних вузлів, цифровізації управління вантажопотоками, застосування прозорого

тарифного регулювання, підтримки державно-приватного партнерства, підвищення кіберстійкості транспортної інфраструктури та інтеграції до європейської транспортної мережі.

Практичне значення результатів полягає в обґрунтуванні рекомендацій, спрямованих на вдосконалення механізмів реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень, оптимізацію процесів управління транспортною галуззю, підвищення її ефективності та конкурентоспроможності, а також забезпечення сталого економічного розвитку України.

Результати дослідження можуть бути використані для розробки стратегій розвитку залізничного транспорту, вдосконалення нормативно-правової бази, впровадження сучасних технологій у сфері логістики та управління перевезеннями, формування ефективної тарифної політики, залучення інвестицій у модернізацію інфраструктури, а також для підвищення якості та безпеки надання транспортних послуг.

Рекомендації можуть бути корисними для органів державної влади, місцевого самоврядування, залізничних компаній, а також інших учасників транспортного ринку при розробці та реалізації заходів, спрямованих на розвиток залізничних вантажних перевезень в Україні.

Окремі положення та висновки дисертаційного дослідження знайшли практичне застосування. Сформульовані в дисертації положення, висновки та рекомендації мають практичне значення й адресну спрямованість, що підтверджують відповідні довідки про впровадження результатів дослідження. Вони, зокрема, використані: Службою роботи станції регіонального відділу організації роботи станції Івано-Франківського регіону (акт від 10.12.2025 р. № 23/27); Верховною Радою України (акт від 16.12.2025 р. № 17/23).

Авторські розробки концептуально обґрунтованої стратегії розвитку державної політики у сфері залізничних вантажних перевезень спрямовані на забезпечення ефективного функціонування транспортної галузі, підвищення

її конкурентоспроможності, оптимізацію логістичних процесів, створення умов для залучення інвестицій та впровадження інноваційних технологій. Стратегія передбачає формування прозорих і дієвих механізмів регулювання, модернізацію інфраструктури, гармонізацію нормативно-правової бази з міжнародними стандартами, розвиток мультимодальних перевезень, інтеграцію залізничного транспорту України в глобальні транспортні мережі, а також реалізацію заходів з підвищення екологічної безпеки та енергоефективності. Розробки акцентують увагу на необхідності посилення співпраці між державними органами, бізнесом та громадянським суспільством для досягнення сталого розвитку залізничного транспорту та його ключової ролі в економічному зростанні країни, знайшли відображення у змісті дисциплін: «Основи публічного управління та адміністрування»; «Теорія та історія публічного управління»; «Стратегічне управління у публічній сфері»; «Державне регулювання економіки та сталого розвитку» Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника (довідка від 01.07.2025 р. № 0394-29/15).

Запропоновані механізми державно-приватного партнерства можуть бути використані для залучення інвестицій у розвиток та модернізацію залізничної інфраструктури, що сприятиме зниженню фінансового навантаження на державний бюджет.

Розроблені підходи до цифровізації залізничного транспорту можуть бути впроваджені для автоматизації логістичних процесів, впровадження електронного документообігу та інтеграції інформаційних систем, що дозволить підвищити операційну ефективність та забезпечити прозорість роботи галузі.

Рекомендації щодо розвитку мультимодальних перевезень можуть бути використані для створення інтегрованої національної транспортної системи, що забезпечить ефективну взаємодію залізничного транспорту з іншими видами транспорту, підвищуючи конкурентоспроможність України на міжнародному ринку.

Запропоновані заходи з адаптації до умов військового часу дозволяють забезпечити стабільність функціонування залізничного транспорту, ефективне управління логістикою та відновлення пошкодженої інфраструктури.

Результати дослідження можуть бути використані органами державної влади, зокрема Міністерством інфраструктури України, для розробки стратегій і програм розвитку залізничного транспорту. Крім того, вони є корисними для АТ «Укрзалізниця» та інших підприємств галузі при впровадженні інновацій, модернізації інфраструктури та оптимізації управлінських процесів.

Особистий внесок здобувача. Дисертація є самостійною науковою працею. Основні ідеї, результати дослідження, розробки, що характеризують наукову новизну і практичне значення дисертаційної роботи запропоновано, отримано та здійснено автором особисто.

Публікації. Висновки та основні положення дослідження висвітлені в 5 наукових статтях у наукових фахових виданнях України, у тому числі одна стаття в наукометричній базі Scopus.

Структура та обсяг дисертації. Робота складається зі вступу, трьох розділів, що містять дев'ять підрозділів, а також з висновків, списку використаних джерел. Загальний обсяг роботи становить 229 сторінок, з яких 180 сторінок – основного тексту, список використаних джерел з 278 найменувань займає 34 сторінки.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ РЕАЛІЗАЦІЇ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

1.1 Визначення теоретичного підґрунтя поняття державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень

Державна політика розвитку залізничних вантажних перевезень є комплексом управлінських рішень, заходів та інструментів, спрямованих на забезпечення ефективного функціонування залізничної галузі, її модернізацію, підвищення конкурентоспроможності та адаптацію до сучасних економічних, соціальних і технологічних викликів. У зв'язку з цим постійний розвиток, модернізація та ефективне управління залізничною вантажною інфраструктурою мають стратегічне значення для економічного зростання, забезпечення національної конкурентоспроможності та інтеграції в міжнародні транспортні системи.

Державна політика має сприяти оптимізації логістичних процесів, зниженню витрат на транспортування, підвищенню швидкості та надійності доставки вантажів, а також створенню сприятливих умов для розвитку бізнесу, залучення інвестицій і стимулювання міжнародної торгівлі.

Таким чином, ефективне функціонування залізничної вантажної інфраструктури є не лише важливим чинником економічного розвитку, але й вагомим інструментом забезпечення соціальної стабільності, екологічної безпеки та регіонального розвитку.

Однак, у сучасних умовах кризових явищ державне регулювання залізничної вантажної інфраструктури стикається з низкою викликів, серед яких недостатнє фінансування галузі, застарілість технічної бази, низька ефективність управлінських механізмів, нерівномірний розвиток регіональної інфраструктури, а також проблеми з інтеграцією в міжнародні транспортні коридори.

Ці виклики вимагають розробки нових підходів до управління галуззю, впровадження інноваційних технологій, удосконалення нормативно-правової бази, формування прозорої тарифної політики, а також активізації співпраці з міжнародними партнерами для залучення інвестицій та обміну передовим досвідом.

Без ефективного державного регулювання розвиток залізничної вантажної інфраструктури стає ускладненим, що може негативно вплинути на економічну стабільність країни, конкурентоспроможність на міжнародному ринку та забезпечення транспортних потреб населення і бізнесу.

Для подолання цих викликів та визначення шляхів удосконалення державного регулювання розвитку залізничної вантажної інфраструктури необхідно розробити комплексну стратегію, яка враховуватиме сучасні економічні, соціальні та технологічні тенденції.

Ця стратегія має включати такі ключові напрями: модернізацію залізничної інфраструктури та впровадження інноваційних технологій; створення сприятливих умов для залучення інвестицій; розвиток публічно-приватного партнерства; удосконалення нормативно-правової бази відповідно до міжнародних стандартів; оптимізацію тарифної політики для стимулювання вантажоперевезень; інтеграцію в міжнародні транспортні коридори; підвищення рівня екологічної безпеки та енергоефективності галузі.

Державна політика розвитку залізничних вантажних перевезень є невіддільною складовою транспортної стратегії будь-якої країни, яка прагне економічного зростання та ефективного використання своїх ресурсів. Вона визначає пріоритети, механізми та інструменти для забезпечення безперебійного функціонування залізничної галузі, її модернізації та адаптації до сучасних викликів.

У межах цього дослідження державна політика розвитку залізничних вантажних перевезень розглядається як ширша управлінська категорія, що

охоплює визначення цілей, пріоритетів, принципів, інструментів і очікуваних результатів розвитку галузі. Державне регулювання виступає одним із ключових способів реалізації цієї політики через нормативно-правові, організаційні, економічні, інституційні та контрольні впливи. Відповідно, механізми реалізації державної політики розкриваються як система узгоджених управлінських засобів, за допомогою яких стратегічні цілі держави трансформуються у практичні рішення, програми, процедури та результати у сфері залізничних вантажних перевезень.

Такий підхід дає змогу розглядати залізничні вантажні перевезення не лише як елемент транспортної системи, а як об'єкт цілеспрямованого публічно-управлінського впливу. У багатьох країнах світу залізничні вантажні перевезення є основою для забезпечення сталого економічного розвитку. Їх ефективність визначається рівнем розвитку інфраструктури, технологічним потенціалом, нормативною базою та інтеграцією із загальною транспортною системою. Теоретичні основи державної політики розвитку залізничного транспорту охоплюють її ключові компоненти, принципи та стратегічні завдання.

Державна політика, як багатокomпонентна система, спрямована на вирішення актуальних проблем залізничних вантажних перевезень, забезпечення їх ефективності, конкурентоспроможності та сталого функціонування в умовах сучасних економічних, соціальних і технологічних викликів. Згідно з визначенням В. А. Грабельникова, державна політика розвитку залізничних вантажних перевезень охоплює розробку та впровадження механізмів регулювання, фінансування, планування та управління [26].

В останні роки залізничний вантажний транспорт зазнає впливу низки соціально-економічних деструктив, що знаходить відображення в тенденціях його розвитку. У 2025 році залізничним транспортом було перевезено 314,3 млн т вантажів, що на 2,9% більше порівняно з попереднім періодом, однак на 7,4% нижче рівня 2024 року, коли обсяг вантажних перевезень складав

339,5 млн т. Щодо динаміки пасажирських перевезень залізничним транспортом слід вказати на поступове нарощення обсягів роботи. Так, у 2025 році обсяг перевезень пасажирів склав 81,3 млн осіб, що на 19% більше порівняно із 2024 роком. Однак, якщо порівнювати із значенням показника за 2025 рік (164,9 млн осіб), то спостерігається значний розрив у більш ніж два рази – на 50,7%, (рис. 1.1.) [30].

Когут М. В., Содома Р. І. та Демчина В. Р. вважають, що такого роду негативні тенденції розвитку вантажного залізничного транспорту в значній мірі зумовлені багаторічним накопиченням системних проблем, серед яких: погіршення стану залізничного полотна та інфраструктури загалом у результаті відтермінування ремонтних робіт, скорочення парку технічно придатного для експлуатації рухомого складу через ігнорування потреби в його своєчасному оновленні та модернізації, підвищення зношеності виробничо-ремонтної бази підприємств залізничного транспорту, провадження компанією неефективної інвестиційної, інноваційної, кадрової, маркетингової політики [71].

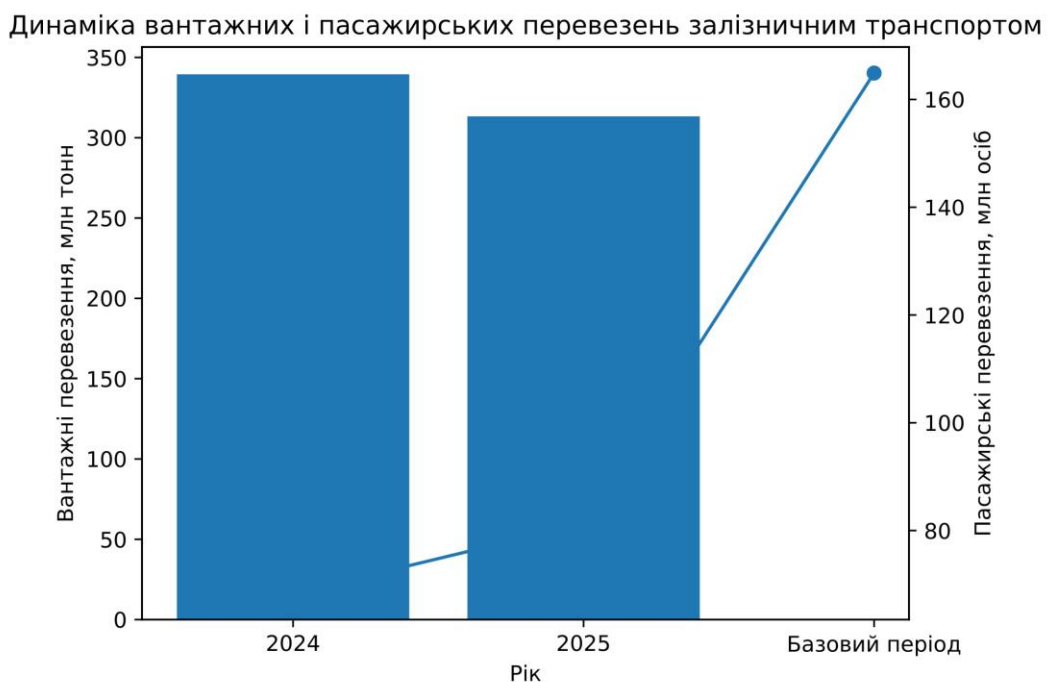


Рис. 1.1. Динаміка вантажних перевезень залізничним транспортом

Однак, перш ніж розглядати залізничний транспорт України, як об'єкт фінансово-правових відносин та предмет фінансового контролю, необхідно дослідити та надати визначення наступним правовим категоріям: «транспорт», «залізничний транспорт», «фінансово-правові відносин» та «предмет фінансового контролю».

Відповідно до Академічного тлумачного словника української мови, під терміном «транспорт» розуміється галузь народного господарства, що різними видами засобів здійснює перевезення пасажирів, доставляння, переміщення вантажів тощо. Той чи інший вид перевізних засобів. Будь-який засіб перевезення, а також сукупність таких засобів. Перевізні засоби певного територіального підпорядкування. Певна ділянка перевезень, а також сукупність перевізних засобів, що обслуговує її [1]. Автори підручника про статистику ринків, зазначають, що термін «транспорт» походить від латинських слів *trans* (через) і *portare* (нести). Продукцією транспорту є процес перевезення, тобто процес переміщення вантажів та пасажирів в середовищі життєдіяльності людини. Транспорт – це галузь економічної інфраструктури, що вважається однією із пріоритетних у державі. Своєрідність транспорту як виду економічної діяльності з надання послуг полягає в тому, що хоча у цій сфері не створюються нові матеріальні цінності, але завершується виробничий процес інших галузей економіки шляхом переміщення продукції від виробника до споживачів, і вартість, яка створена працею, витраченою на це переміщення, додається до вартості продукції, що перевозиться [133].

На думку Куманова В.М. та Тюлькіна К.О. «транспорт» – це одна із найважливіших галузей матеріального виробництва, яка забезпечує виробничі і невиробничі потреби господарства і населення країни в усіх видах перевезень [86]. Законодавець також закріпив визначення терміну «транспорт». Так, відповідно до Закону України «Про залізничний транспорт», залізничний транспорт у системі суспільного виробництва є

однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях. Розвиток і вдосконалення залізничних вантажних перевезень здійснюється відповідно до державних цільових програм з урахуванням його пріоритету та на основі досягнень науково-технічного прогресу і забезпечується державою [138].

Таким чином, під транспортом України слід розуміти систему різних видів транспорту, яка забезпечує переміщення людей та вантажів на території України та міжнародний транзит. Вона включає в себе залізничний транспорт, автомобільний транспорт, морський транспорт, річковий транспорт, повітряний транспорт та трубопровідний транспорт. Транспортна система України є важливою складовою інфраструктури країни та відіграє важливу роль у забезпеченні економічного розвитку. Вона забезпечує переміщення людей та вантажів між різними регіонами України, що є важливим для розвитку торгівлі та інших галузей економіки [156].

У «Вільній енциклопедії «Вікіпедія» транспортну інфраструктуру визначають як сукупність об'єктів (підприємств, закладів), що займаються будівництвом, ремонтом, реконструкцією та експлуатаційним обслуговуванням доріг, мостів та інших шляхів сполучення [214].

Транспортна інфраструктура розглядається як система природних і штучно створених мереж, які забезпечують просторове з'єднання. До її складу входять споруди, будівлі та лінії зв'язку, що сприяють переміщенню інформації, людей і вантажів у просторі, виконуючи функції для фізичних та юридичних осіб [250, С. 85]. У цій концепції, яку сформулював Є. Юрченко, транспортна інфраструктура постає як складне поєднання природних і створених людиною компонентів, що працюють разом для задоволення потреб суспільства.

На думку І. Заблудської, транспортна інфраструктура є невід'ємною складовою транспортної системи регіону. Вона охоплює різноманітні елементи, серед яких транспортні маршрути, вузли, пасажирські й вантажні

послуги, а також засоби технічного обслуговування та ремонту. Саме ці складові забезпечують функціонування всіх видів транспорту в межах регіональної транспортної системи [49, с. 65].

Залізничний вантажний транспорт – одна з найбільш важливих галузей народного господарства України. Він забезпечує перевезення основної маси промислових, сільськогосподарських та експортно-імпортних вантажів, сприяє ефективному функціонуванню національної економіки, інтеграції України у світову транспортну систему та забезпеченню логістичних потреб підприємств і населення.

Залізничний вантажний транспорт відіграє ключову роль у розвитку інфраструктури країни, з'єднуючи різні регіони, сприяючи їх економічному зростанню та забезпечуючи доступ до ресурсів, ринків збуту та робочої сили. Він є важливим чинником для підтримки економічної стабільності, розвитку внутрішньої і зовнішньої торгівлі, а також забезпечення стратегічної мобільності вантажів у надзвичайних ситуаціях.

У сучасних умовах глобалізації та зростання міжнародної торгівлі роль вантажного залізничного транспорту значно зростає, що вимагає його модернізації, впровадження інноваційних технологій, підвищення ефективності роботи та екологічної безпеки [138].

З одного боку, залізничний вантажний транспорт є неодмінною умовою функціонування самого виробництва, де він здійснює доставку сировини, паливно-енергетичних ресурсів, комплектуючих, устаткування тощо, а з іншого доставляє готову продукцію до споживача або є важливим елементом логістичного ланцюжка. Таким чином, у процесі виробництва готової продукції вартість транспортування істотно впливає на її собівартість, а звідси – на ефективність і ціну. Зменшення транспортної складової у собівартості виробленої продукції сприяє підвищенню ефективності виробництва [250].

Згідно статтею 4 Закону України «Про залізничний транспорт» державне управління залізничним транспортом здійснюється Кабінетом

Міністрів України, який визначає умови і порядок організації діяльності залізничного транспорту загального користування, сприяє його пріоритетному розвитку, надає підтримку в задоволенні потреб залізничного транспорту у рухомому складі, матеріально-технічних і паливно-енергетичних ресурсах з метою забезпечення державних і суспільних інтересів, свободи підприємництва і формування ринку транспортних послуг, безпеки перевезень, захисту навколишнього природного середовища [138].

При цьому управління процесом перевезень у внутрішньому і міжнародному сполученнях здійснюється централізовано і належить до виключної компетенції АТ «Укрзалізниця». А управління об'єктами державної власності, що не увійшли до статутного капіталу АТ «Укрзалізниця» та його акціями, здійснення державного контролю, регулювання та нагляду за діяльністю залізничного транспорту загального користування провадяться Кабінетом Міністрів України, центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, іншими центральними органами виконавчої влади відповідно до закону з урахуванням особливостей, встановлених Законом України «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» [144].

Державний нагляд за безпекою руху залізничних вантажних перевезень є ключовим елементом забезпечення стабільного функціонування транспортної системи та мінімізації ризиків, пов'язаних із перевезенням вантажів. Він передбачає контроль за технічним станом рухомого складу, залізничної інфраструктури, дотриманням правил експлуатації, а також відповідністю вантажів встановленим нормам безпеки.

Основними завданнями державного нагляду є запобігання аваріям і надзвичайним ситуаціям, забезпечення належного рівня професійної підготовки персоналу, який відповідає за перевезення вантажів, а також контроль за виконанням нормативно-правових актів у сфері залізничного транспорту.

Ефективна система державного нагляду сприяє підвищенню надійності перевезень, захисту навколишнього середовища, збереженню вантажів, а також забезпеченню сталого розвитку залізничного транспорту як важливого елемента логістичної інфраструктури країни.

Також важливим державним завданням залізничних вантажних перевезень є зміцнення безпеки держави шляхом забезпечення надійного функціонування транспортної інфраструктури, яка є стратегічно важливою для економічної стабільності, обороноздатності та національної безпеки. Залізничні вантажні перевезення відіграють ключову роль у транспортуванні критично важливих ресурсів, зокрема енергоносіїв, продовольства, військової техніки та інших вантажів, необхідних для підтримання життєдіяльності країни та її захисту.

Зміцнення безпеки держави через розвиток залізничних вантажних перевезень передбачає модернізацію інфраструктури, впровадження сучасних технологій моніторингу та управління, а також створення ефективних механізмів реагування на надзвичайні ситуації. Крім того, важливою складовою є інтеграція української залізничної системи в міжнародні транспортні коридори, що сприятиме зміцненню економічних і політичних зв'язків із іншими країнами та забезпеченню стратегічної мобільності держави у глобальному масштабі [138].

Державна політика у сфері залізничних вантажних перевезень є комплексною системою заходів, спрямованих на забезпечення ефективного функціонування та розвитку залізничної транспортної інфраструктури, підвищення її конкурентоспроможності, оптимізацію логістичних процесів та задоволення потреб економіки й суспільства. Ця політика охоплює модернізацію рухомого складу, розвиток мультимодальних перевезень, впровадження цифрових технологій для управління транспортними потоками та створення сприятливих умов для залучення інвестицій.

Також вона спрямована на гармонізацію нормативно-правової бази з міжнародними стандартами, інтеграцію у глобальні транспортні коридори,

впровадження енергоефективних рішень, забезпечення екологічної безпеки та соціальної стабільності в галузі.

Державна політика у цій сфері є важливим інструментом для забезпечення сталого економічного розвитку, зміцнення міжнародного співробітництва та підвищення ролі України як ключового транспортного вузла у регіоні.

Залізничний вантажний транспорт історично виконував важливу роль у перевезенні вантажів на великі відстані, особливо для промисловості, аграрного сектору та міжнародної торгівлі. У сучасних умовах значення залізничного транспорту не зменшується, але постають нові виклики, пов'язані з глобалізацією, цифровізацією та екологічними вимогами. Розвиток залізничних вантажних перевезень стає одним із стратегічних напрямів державної політики, адже саме цей вид транспорту здатний забезпечити ефективне переміщення великих обсягів вантажів із мінімальними витратами енергоресурсів і впливом на навколишнє середовище.

Державна політика розвитку залізничних вантажних перевезень має враховувати сучасні економічні, технологічні, соціальні та екологічні виклики, а також глобальні тенденції у сфері транспорту і логістики. Вона повинна базуватися на глибокому аналізі потреб національної економіки, забезпечуючи ефективне функціонування залізничної інфраструктури, конкурентоспроможність на міжнародних ринках та інтеграцію у світові транспортні системи.

Окрім цього, державна політика має враховувати необхідність модернізації технічної бази, впровадження цифрових технологій для оптимізації перевезень, розвиток мультимодальних транспортних рішень, підтримку екологічно чистих технологій та створення умов для залучення інвестицій, зокрема через механізми державно-приватного партнерства.

Ключовими аспектами також є забезпечення соціальної стабільності, підвищення кваліфікації працівників галузі, гармонізація законодавства з

міжнародними стандартами та створення прозорих механізмів тарифного регулювання. Усе це сприятиме сталому розвитку залізничних вантажних перевезень, зміцненню економіки України та її позицій у міжнародній транспортній системі.

Державна політика є цілеспрямованою діяльністю органів державної влади, спрямованою на регулювання суспільних відносин у певній сфері для досягнення суспільно значущих цілей. У контексті залізничних вантажних перевезень державна політика виступає як система заходів, спрямованих на забезпечення сталого розвитку залізничного транспорту, інтеграцію його у глобальні логістичні мережі та підвищення економічної ефективності цього сектору. Науковці визначають, що транспортна політика включає чотири ключові аспекти:

1. Формування нормативно-правової бази.
2. Регулювання ринкових механізмів.
3. Розвиток інфраструктури.
4. Забезпечення інституційної спроможності управління транспортною галуззю [250].

Ключовим завданням державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень є також підвищення ефективності управління галуззю. Зокрема, мова йде про впровадження принципів державно-приватного партнерства, які дозволяють об'єднати фінансові ресурси держави та бізнесу. Такий підхід довів свою ефективність у багатьох країнах світу, де приватні оператори вантажних перевезень успішно працюють на основі довгострокових контрактів з державними організаціями. В Україні цей напрямок тільки починає розвиватися, але вже існують успішні приклади залучення приватного капіталу у вигляді концесій чи довгострокових інвестицій у модернізацію вагонного парку.

Окрім того, важливою складовою державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень є цифровізація процесів управління вантажоперевезеннями. Використання сучасних інформаційних технологій,

таких як автоматизовані системи управління рухом поїздів або електронні платформи для планування логістики, дозволяє зменшити час обробки вантажів, мінімізувати людський фактор та підвищити точність планування. Наприклад, країни ЄС вже активно використовують платформи на базі штучного інтелекту для оптимізації розкладів перевезень і взаємодії з клієнтами. В Україні ці процеси тільки набирають обертів, але потенціал для розвитку є значним, особливо з огляду на державну програму цифрової трансформації.

Екологічний аспект також відіграє важливу роль у формуванні державної політики. Залізничний транспорт є більш екологічно чистим порівняно з автомобільним чи авіаційним транспортом, оскільки характеризується меншими викидами вуглекислого газу та нижчим споживанням енергоресурсів на тонно-кілометр. У зв'язку з посиленням глобальних екологічних вимог, держави, зокрема й Україна, мають впроваджувати заходи щодо переходу залізничного транспорту на відновлювані джерела енергії, такі як електрифікація мереж чи використання водневих технологій [145].

В. Развадовський виділив низку характеристик, які притаманні державному управлінню транспортною системою [166]. Зокрема, зазначається, що державний вплив: здійснюється відповідно до законодавства; має активний, цілеспрямований і системний характер, тобто охоплює всі елементи транспортної системи; вирізняється організованістю; реалізується через правові та інституційні форми; захищає права власності та відповідає за управління структурними змінами у сфері транспорту. У процесі управління застосовуються як прямі адміністративні, так і непрямі економічні методи, забезпечується безпека транспортної системи, а всі її аспекти перебувають під контролем держави.

Є. Юрченко пропонує визначення поняття «державне регулювання транспортної інфраструктури економіки» як цілеспрямованого та активного впливу держави на систему транспортної інфраструктури за допомогою

різних механізмів державного управління, таких як методи, підходи, інструменти, засоби та заходи [250, с. 90].

З огляду на те, що транспортна система та її інфраструктура мають значний вплив на економічні процеси й загалом на сталий розвиток суспільства та держави, державне регулювання цієї галузі є особливо важливим. Так, українські дослідники В. Грабельников [26, с. 102] і С. Домбровська [45] виокремлюють вісім причин, які обґрунтовують необхідність науково обґрунтованого державного регулювання. Зокрема, основні транспортні процеси повинні враховувати аспекти громадської безпеки (зокрема дорожнього руху та екології) і національної безпеки. Це пояснюється тим, що транспортна система відіграє ключову роль у підтримці економічної стабільності країни, а також сприяє задоволенню її оборонних потреб.

У сфері залізничних вантажних перевезень державна політика базується на таких ключових елементах:

- регуляторні механізми: забезпечення ефективного контролю за діяльністю операторів, встановлення тарифів, створення рівних умов для всіх учасників ринку;
- фінансова підтримка: інвестування в інфраструктурні проекти, субсидії для підприємств, які забезпечують стратегічні вантажопотоки;
- інтеграція: синхронізація розвитку залізничної мережі з іншими видами транспорту для створення мультимодальних транспортних коридорів;
- екологічна відповідальність: сприяння впровадженню екологічно чистих технологій та скороченню викидів шкідливих речовин у процесі перевезень.

Роль держави у цій сфері полягає у створенні нормативно-правового поля, стимулюванні інновацій та забезпеченні балансу між економічними інтересами операторів ринку і потребами суспільства. Розвиток залізничних вантажних перевезень визначається наступними принципами:

1. Сталий розвиток. Залізничний транспорт є більш екологічно чистим

порівняно з іншими видами транспорту, що забезпечує його важливу роль у зменшенні вуглецевого сліду. Зусилля держави мають бути спрямовані на модернізацію рухомого складу, зниження енергоспоживання та впровадження відновлюваних джерел енергії.

2. Інноваційність. Удосконалення технологій перевезень, зокрема цифровізація та автоматизація, є основою підвищення ефективності. Впровадження технологій штучного інтелекту, систем моніторингу в реальному часі та оптимізації маршрутів дозволяє суттєво підвищити продуктивність.

3. Гармонізація стандартів. У міжнародному контексті гармонізація стандартів залізничного транспорту, таких як параметри колії, системи сигналізації та документообігу, є важливим чинником інтеграції в європейську транспортну мережу.

4. Прозорість і конкуренція. Державна політика має створювати умови для рівноправного доступу до залізничної інфраструктури, що сприяє залученню приватних інвестицій та розвитку конкуренції [250].

Інструментами державного регулювання процесів забезпечення інноваційно-технологічного лідерства залізничного вантажного транспорту пропонується розглядати:

- нормативно-правове забезпечення інноваційної діяльності;
- Кодекс міжгалузевого інноваційного співробітництва;
- державні програми підтримки інновацій;
- спеціальний режим оподаткування (податкові канікули, дотації, преференції, зниження розміру податку на прибуток);
- бюджетне фінансування;
- державне замовлення на інновації;
- пільговий режим на імпорт інноваційного обладнання;
- спрощення ліцензування та патентування;
- формування загальнодержавної бази інноваційних технологій для потреб залізниць [250].

Особливої уваги заслуговує питання транзитного потенціалу України. Географічне розташування країни дозволяє їй стати важливим логістичним хабом між Європою та Азією. Проте реалізація цього потенціалу потребує значних інвестицій у розвиток інфраструктури, включаючи реконструкцію залізничних шляхів, підвищення їх пропускної здатності та впровадження сучасних технологій моніторингу вантажопотоків. Важливим аспектом є також залучення громадськості та експертного середовища до формування державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень. Прозорість і відкритість прийняття рішень, участь бізнесу та громадських організацій дозволяють враховувати різноманітні інтереси і досягати більшого консенсусу у впровадженні реформ.

Отже, державна політика розвитку залізничних вантажних перевезень є багатогранною і базується на економічних, екологічних, технологічних та соціальних аспектах. Її успішна реалізація потребує системного підходу, тісної співпраці між державою, бізнесом та міжнародними партнерами, а також активного впровадження інноваційних рішень, які здатні забезпечити стійкий розвиток галузі.

Залізничний вантажний транспорт є важливою складовою економіки, що забезпечує перевезення значних обсягів вантажів на великі відстані. Його перевагами є економічність – нижча вартість перевезень порівняно з автомобільним транспортом на великих відстанях, екологічність – менші викиди парникових газів на тонно-кілометр та висока пропускна спроможність – залізничні мережі здатні обслуговувати великі потоки вантажів [95].

У теорії державної політики залізничні вантажні перевезення розглядаються як стратегічний елемент логістичної системи країни, що пов'язаний із промисловістю, експортом та транзитом. Цілі політики визначаються залежно від національних пріоритетів. У випадку залізничного транспорту основними цілями є:

- розвиток інфраструктури – модернізація залізничних колій, станцій,

вагонного парку;

- підвищення транзитного потенціалу – залучення міжнародних вантажопотоків через територію країни;
- державна підтримка галузі – фінансування, субсидування та створення сприятливих умов для інвестицій;
- підвищення безпеки перевезень – мінімізація ризиків аварій і втрат вантажів.

Державна політика розвитку залізничних вантажних перевезень реалізується через такі інструменти:

1. Нормативно-правове регулювання – ухвалення законів, що визначають правила функціонування ринку. Наприклад, в Україні діє Закон «Про залізничний транспорт» (зі змінами).

2. Економічні стимули – податкові пільги, державні субсидії, залучення приватних інвестицій у державно-приватному партнерстві (ДПП).

3. Стратегічне планування – затвердження національних стратегій, наприклад, «Транспортна стратегія України до 2030 року».

4. Технологічна модернізація – впровадження цифрових рішень для управління перевезеннями, таких як системи автоматизованого розподілу вагонів [150].

Україна має унікальне географічне положення, що дозволяє їй бути частиною таких міжнародних коридорів, як ТРАСЕКА та Новий Шовковий шлях. Основними викликами для розвитку політики у сфері залізничних вантажних перевезень є:

- зношеність залізничної інфраструктури (близько 70% колій потребують ремонту);
- низький рівень цифровізації процесів;
- конкуренція з автомобільним транспортом.

Проте реалізація програм модернізації, таких як інвестиції у парк вантажних вагонів та створення мультимодальних хабів, відкриває нові перспективи для розвитку галузі [150].

Теорія державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень базується на поєднанні економічних, соціальних і екологічних підходів і спрямована на модернізацію залізничної галузі, підвищення її ефективності та інтеграцію у міжнародні логістичні системи. Успішна реалізація політики вимагає комплексного підходу, інвестицій та ефективного управління.

Залізничний сектор стикається з низкою викликів, серед яких старіння інфраструктури, недостатній рівень інвестицій, конкуренція з іншими видами транспорту та вплив глобальних економічних процесів. Сучасні тенденції розвитку галузі передбачають:

1. Модернізацію інфраструктури. Сучасні реформи в країнах Європи свідчать про важливість інвестицій у відновлення залізничних шляхів, будівництво логістичних центрів і впровадження високошвидкісних магістралей [150].

2. Розвиток цифрових технологій. Впровадження електронного документообігу, автоматизація управління перевезеннями та використання блокчейн-технологій сприяє підвищенню прозорості та швидкості перевезень.

3. Екологізація перевезень. Відповідно до Європейського зеленого курсу, залізничний транспорт має стати головним засобом перевезення вантажів через низький рівень викидів CO₂ порівняно з автомобільним транспортом.

Цікавий підхід до систематизації механізмів реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень запропонували у своїх наукових роботах О. Ігнатюк та А. Павлюк. Вони виокремлюють основні механізми, які забезпечують ефективне функціонування та розвиток залізничних вантажних перевезень, сприяючи досягненню стратегічних цілей державної транспортної політики. Серед таких механізмів дослідники виділяють:

- нормативно-правовий механізм, який передбачає удосконалення законодавчої бази, гармонізацію її з міжнародними стандартами та створення

прозорих умов для діяльності всіх учасників ринку;

- економічний механізм, що включає оптимізацію тарифної політики, стимулювання інвестиційної активності, розвиток державно-приватного партнерства та забезпечення фінансової підтримки стратегічних проєктів;

- організаційний механізм, який спрямований на підвищення ефективності управління галуззю, розвиток логістичних центрів, мультимодальних перевезень та інтеграцію в міжнародні транспортні коридори;

- технологічний механізм, що передбачає впровадження інноваційних рішень, цифровізацію процесів управління вантажоперевезеннями, модернізацію рухомого складу та інфраструктури;

- соціальний механізм, який акцентує увагу на забезпеченні соціальної стабільності, підвищенні кваліфікації працівників залізничного транспорту та створенні сприятливих умов праці.

Ці механізми є взаємопов'язаними і вимагають комплексного підходу до їх реалізації, що дозволить досягти високих показників ефективності, конкурентоспроможності та сталого розвитку залізничних вантажних перевезень в Україні [122].

Теоретичне підґрунтя поняття державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень охоплює систему інструментів і методів, які держава використовує для регулювання, стимулювання та координації розвитку залізничної транспортної інфраструктури. Основною метою цієї політики є створення умов для ефективного, безпечного та доступного транспортування вантажів, що сприяє зміцненню національної економіки, підвищенню її конкурентоспроможності, забезпеченню обороноздатності країни, інтеграції в міжнародні транспортні коридори та поліпшенню соціально-економічного добробуту населення.

1.2 Роль та місце державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень в Україні

Державна політика розвитку залізничних вантажних перевезень відіграє ключову роль у забезпеченні стабільності та ефективності функціонування транспортної системи, яка є невід'ємною складовою економічного розвитку країни. Залізничний транспорт, як один із найважливіших видів транспорту, забезпечує перевезення значної частини вантажів, що сприяє підтримці промислового виробництва, сільського господарства, міжнародної торгівлі та стратегічної мобільності.

Основна роль державної політики у цій сфері полягає у:

Модернізації інфраструктури: забезпечення технічного переоснащення залізничних шляхів, станцій та рухомого складу для підвищення ефективності перевезень.

Розвитку логістичних систем: створення умов для оптимізації вантажопотоків, інтеграції залізничного транспорту в мультимодальні перевезення та міжнародні транспортні коридори.

Залученні інвестицій: формування сприятливого середовища для залучення приватного капіталу через механізми державно-приватного партнерства.

Підтримці екологічної безпеки: впровадження енергоефективних технологій та заходів зі зменшення негативного впливу на довкілля.

Гармонізації законодавства: адаптація нормативно-правової бази до міжнародних стандартів для забезпечення конкурентоспроможності галузі.

Державна політика розвитку залізничних вантажних перевезень займає стратегічне місце у забезпеченні сталого економічного зростання країни. Вона сприяє інтеграції України в європейську та світову транспортну систему, зміцненню її позицій як транзитної держави, а також підвищенню якості транспортних послуг для бізнесу й суспільства.

Крім того, ця політика є важливим інструментом для вирішення

соціальних і економічних викликів, таких як створення нових робочих місць, зменшення регіональних диспропорцій, забезпечення доступності транспортних послуг та підтримка національної безпеки через ефективну логістичну систему.

Державна політика розвитку залізничних вантажних перевезень в Україні нерозривно пов'язана з діяльністю ключового суб'єкта транспортної галузі – АТ «Укрзалізниця». Ця компанія відіграє провідну роль у забезпеченні функціонування залізничного транспорту, виконуючи стратегічні завдання з перевезення вантажів і пасажирів, а також сприяючи реалізації державних пріоритетів у сфері транспортної інфраструктури.

АТ «Укрзалізниця» було створено у 2014 році, а фактична реєстрація відбулася 21 жовтня 2015 року. До цього часу Укрзалізниця виконувала подвійні функції – залізничного перевізника та адміністрації залізничного транспорту, об'єднуючи шість окремих регіональних державних підприємств. З моменту реорганізації у 2015 році компанія стала акціонерним товариством, яке надає послуги з пасажирських і вантажних перевезень, тоді як державну політику і регулювання залізничного транспорту здійснює Міністерство інфраструктури України.

На сьогоднішній день АТ «Укрзалізниця» є одним із найбільших транспортних підприємств країни, що складається з 28 філій, 6 регіональних філій та 2 представницьких офісів. Важливо зазначити, що єдиним акціонером компанії є Кабінет Міністрів України, що забезпечує державний контроль над її діяльністю [158].

Корпоратизація АТ «Укрзалізниця» пов'язана із декількома факторами: по-перше, із зміною принципів управління державними підприємствами в Україні, по-друге – з зобов'язанням України стосовно організації залізничного транспорту в межах Угоди про Асоціацію є ЄС [144].

Відповідно до прийнятих зобов'язань, до 2023 року Україна має привести у відповідність до вимог директив ЄС принципи організації та регулювання залізничного транспорту, в тому числі здійснити лібералізацію

доступу до ринку та інфраструктури, розділення пропускної здатності залізничної інфраструктури, організувати стягнення зборів за користування нею тощо. На практиці це означає, що зі структури АТ «Укрзалізниця» мають виокремитись оператор інфраструктури залізничного транспорту та оператори залізничних перевезень. При цьому оператор інфраструктури має бути незалежним від будь-якого оператора залізничних перевезень [158].

Перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти залізничним транспортом загального користування організується на договірних засадах. Для забезпечення виконання договірних зобов'язань здійснюється перспективне та поточне планування перевезень.

Умови та порядок організації перевезень, нормативи якості вантажних перевезень (терміни доставки, безпека перевезень, схоронність вантажів) та обслуговування пасажирів, відправників і одержувачів вантажів визначаються Статутом залізниць України, Правилами перевезень вантажів та Правилами перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України.

Умови та порядок організації мультимодального перевезення за участю залізничного транспорту визначаються Законом України «Про мультимодальні перевезення». Господарська діяльність щодо перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів залізничним транспортом загального користування провадиться на підставі ліцензії, яка видається в порядку, встановленому законодавством [143].

Згідно положень Закону України «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період» [159], основними завданнями (стаття 2) єдиної транспортної системи України в особливий період (який триває в Україні через російську військову агресію з 24 лютого 2022 р.), яку складають транспорт та транспортна інфраструктура незалежно від форм власності, крім тих, що належать або передані Збройним Силам України та іншим військовим формуванням відповідно до мобілізаційних завдань є:

- забезпечення потреб Збройних Сил України та інших військових формувань, народного господарства і цивільної оборони в перевезеннях (в особливий період установлюється така черговість транспортних перевезень: військові перевезення; перевезення, пов'язані з евакуацією населення; перевезення, пов'язані з евакуацією вантажів; народногосподарські перевезення);

- своєчасна поставка в повному обсязі технічно справних, у тому числі й переобладнаних, транспортних засобів Збройним Силам України та іншим військовим формуванням відповідно до мобілізаційних завдань;

- проведення ремонту транспортних засобів, що належать або передані Збройним Силам України та іншим військовим формуванням, а також тих, що залишаються після передачі Збройним Силам України та іншим військовим формуванням;

- технічне прикриття та відбудова найважливіших об'єктів і споруд оборонного значення;

- виробництво промислової продукції військового та загального призначення, необхідної для функціонування транспорту [159].

Центральний орган виконавчої влади, відповідальний за формування та реалізацію державної політики у сфері транспорту, відіграє ключову роль у забезпеченні ефективного функціонування залізничних вантажних перевезень в Україні. Разом із місцевими органами виконавчої влади, виконавчими органами рад, керівниками підприємств, установ і організацій транспорту та транспортної інфраструктури, цей орган планує, організовує та забезпечує підготовку єдиної транспортної системи України до сталого функціонування в особливий період.

Відповідальність за координацію та методичне забезпечення заходів для підготовки залізничної системи до роботи в особливих умовах покладена на центральний орган виконавчої влади, який формує та реалізує державну політику у сфері транспорту. Згідно зі статтею 9 Закону України «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період»,

саме цей орган здійснює державне управління залізничною системою в особливий період, забезпечуючи переведення транспорту та транспортної інфраструктури на відповідний режим роботи [159].

Державна політика розвитку залізничних вантажних перевезень в Україні охоплює не лише забезпечення ефективного функціонування транспортної системи в умовах стабільного економічного розвитку, але й її адаптацію до роботи в особливий період. У таких умовах забезпечення функціонування всіх видів транспорту, технічного прикриття та відновлення шляхів сполучення є ключовим завданням центрального органу виконавчої влади, що формує та реалізує державну політику у сфері транспорту.

Центральний орган виконавчої влади має право залучати до виконання цих завдань структурні підрозділи, транспортні засоби підприємств, установ і організацій незалежно від їхньої форми власності. Безпосереднє управління окремими ланками транспортної системи здійснюється керівниками відповідних підприємств, місцевими органами виконавчої влади та виконавчими органами рад, що забезпечує оперативність та ефективність управління транспортною інфраструктурою.

Для координації дій у надзвичайних ситуаціях оповіщення центрального органу виконавчої влади, відповідального за формування та реалізацію державної політики у сфері транспорту, а також інших ланок транспортної системи здійснюється через загальну систему оповіщення України. Ця система функціонує відповідно до порядку, затвердженого Кабінетом Міністрів України, що забезпечує злагодженість дій усіх учасників транспортної системи.

Таким чином, державна політика розвитку залізничних вантажних перевезень є важливим інструментом для підтримки стабільності транспортної інфраструктури, її адаптації до особливих умов, а також забезпечення безпеки та мобільності країни в критичні періоди [159].

В умовах необхідності забезпечення національної безпеки та переходу України до сталого розвитку, державна політика у сфері залізничних

вантажних перевезень базується на системному підході. Цей підхід спрямований на реалізацію стратегічних цілей, завдань та функцій державної політики, а також на узгодження діяльності всіх інституцій, чия регуляторна робота спрямована на забезпечення сталого та конкурентоспроможного розвитку транспортної галузі.

Залізнична мережа України є однією з найбільших у Європі, її протяжність становить близько 20 951,8 кілометра, з яких 47,4% – електрифіковані. Завдяки своєму географічному розташуванню Україна виконує важливу функцію транзитного транспортного мосту між країнами Європи та Азії. Це визначає її стратегічне значення для міжнародної логістики та торгівлі.

АТ «Укрзалізниця» є ключовим гравцем у сфері залізничних вантажних перевезень. На сьогодні вантажні перевезення забезпечуються дев'ятьма філіями компанії, серед яких шість регіональних філій, філія «Рефрижераторна вагонна компанія», філія «Укрспецвагон» та філія «ЦТС «Ліски». Вантажні перевезення є основним джерелом прибутку для АТ «Укрзалізниця», генеруючи близько 80% її річного доходу [158].

Залізничний транспорт України, попри розвинену інфраструктуру, стикається з численними викликами, які впливають на його ефективність та конкурентоспроможність. АТ «Укрзалізниця» є ключовим суб'єктом транспортної галузі, який забезпечує функціонування залізничної системи. Вісім філій компанії надають транспортно–експедиторські послуги, а також здійснюють ремонт, утримання та експлуатацію залізничних колій. Однак, рівень зносу основних засобів та середній вік інвентарних вантажних вагонів досяг критичного рівня, що створює значні ризики для стабільності роботи компанії.

На сьогодні залізничний транспорт України стикається з такими проблемами, як:

- значний знос рухомого складу;
- недофінансування інфраструктури;

- відсутність сучасних логістичних рішень;
- вплив військових дій на території України.

Військові дії, які тривають на території України, значно вплинули на транспортну галузь, зокрема на залізничні перевезення. Моніторинг ринку вантажних перевезень показав, що ще до початку широкомасштабного вторгнення РФ спостерігалася тенденція до зниження частки залізничного транспорту, яка супроводжувалася зростанням автомобільного сегменту. Цей тренд посилюється через активізацію військових дій, адже європейський напрямок став основним для українських експортно-імпортних потоків, а автотранспортна інфраструктура виявилася менш вразливою для ворожих ударів.

Незважаючи на складнощі, залізничні перевезення залишаються одним із найбільш економічно вигідних способів транспортування великих обсягів вантажів на далекі відстані. У 2023 році залізничний транспорт перевіз понад 300 млн тонн вантажів, серед яких рудні матеріали, вугілля, метали, зерно та продукція хімічної промисловості. Хоча цей показник залишається нижчим за рівень попередніх років, він свідчить про значний потенціал залізничних перевезень для підтримки економіки країни.

З метою вирішення існуючих проблем та забезпечення сталого розвитку АТ «Укрзалізниця» розробило План розвитку на 2025–2029 роки та Інвестиційну програму на 2025 рік у сфері централізованого водопостачання та водовідведення. Прийняття відповідних постанов НКРЕКП від 05.08.2025 №1188 та №1190 підтверджує важливість стратегічного планування для модернізації залізничної інфраструктури та впровадження інноваційних рішень [152; 153].

В умовах військового часу державна політика розвитку залізничних вантажних перевезень набуває особливого значення, адже залізнична інфраструктура є критично важливим елементом забезпечення обороноздатності країни та підтримки її економічної стабільності. АТ «Українська залізниця», як ключовий суб'єкт транспортної галузі, розробило

План розвитку (фінансовий план довгострокової інвестиційної програми) на 2025–2029 роки та Інвестиційну програму (інвестиційний проєкт) на 2025 рік, враховуючи особливості військового часу та потребу в адаптації до нових викликів.

Основними завданнями цих програм є:

- забезпечення безперебійного надання послуг централізованого водопостачання та водовідведення, що включає заходи зі зниження питомих витрат електроенергії, підвищення якості послуг, покращення екологічної безпеки та охорони навколишнього середовища;

- зменшення обсягу витрат води та витрат на технологічні потреби, модернізація транспортних засобів спеціального призначення, а також реалізація інших заходів, спрямованих на оптимізацію роботи залізничної інфраструктури;

- стабільне забезпечення перевезень пасажирів та вантажів в умовах військового часу, що є критично важливим для функціонування економіки та підтримки мобільності населення;

- фінансування необхідних інвестицій для підтримки та відновлення залізничної інфраструктури за рахунок власних коштів та залучених ресурсів міжнародних фінансових інституцій;

- підвищення заробітної плати залізничникам, що є важливим кроком для забезпечення соціальної справедливості та мотивації працівників, які роблять значний внесок у обороноздатність і економіку країни.

Реалізація цих заходів спрямована на збереження та розвиток залізничної транспортної системи України, яка залишається одним із найбільш економічно вигідних способів транспортування великих обсягів вантажів. Незважаючи на складнощі, залізничний транспорт продовжує відігравати ключову роль у забезпеченні логістичних потреб держави, підтримуючи її економічну стабільність та інтеграцію в міжнародну транспортну систему [152; 153].

Плановий обсяг платежів до Державного та місцевих бюджетів у 2025

році – 24 млрд грн, що на 5% більше, ніж у 2024 році. Загальні витрати заплановані в сумі 115,8 млрд грн, зокрема, передбачений ріст собівартості реалізованої продукції на 13%, головним чином за рахунок необхідності підвищення заробітної плати та підвищення тарифів на електроенергію [152]. ЕВІТДА запланована на рівні 11,8 млрд грн. Індекс рентабельності ЕВІТДА складе 12%.

Таким чином, 2025 року очікується дохід від вантажних перевезень в обсязі 80,1 млрд грн [152]. Загалом відповідно до затвердженого фінплану збитки прогнозуються на рівні 12,6 млрд грн, які будуть покриті за рахунок розробленого плану виходу на беззбитковість. Освоєння капітальних інвестицій заплановано в розмірі 38 млрд грн. Ці кошти, зокрема, будуть спрямовані на відновлення пошкодженої ворогом інфраструктури та розбудову переходів з країнами ЄС (рис. 1.2) [152].

Плановий обсяг платежів до державного та місцевих бюджетів на 2025 рік

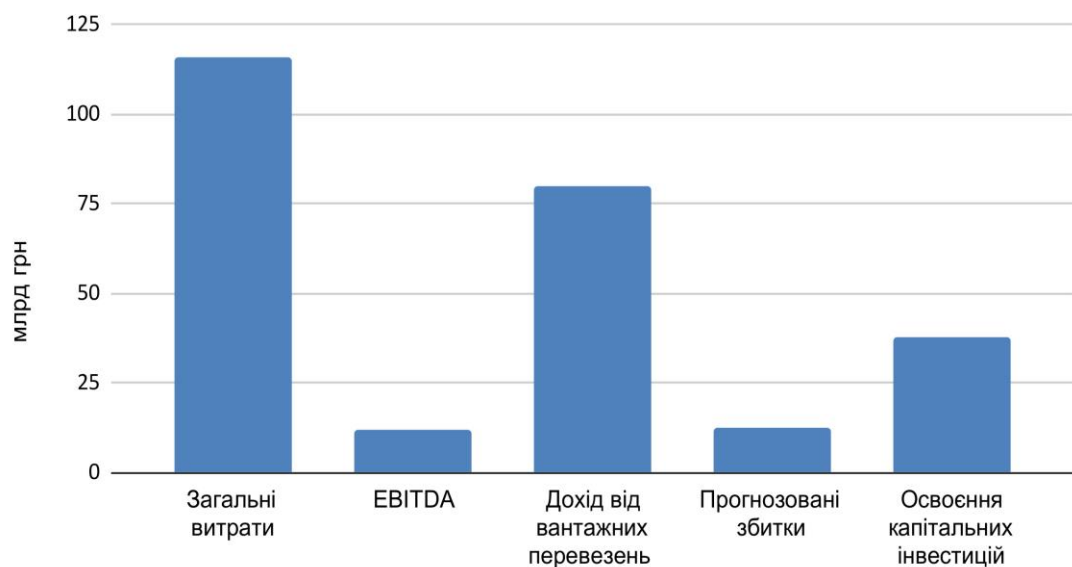


Рис. 1.2 Плановий обсяг платежів до державного та місцевого бюджетів на 2025 рік

Державна політика у сфері залізничних вантажних перевезень відіграє ключову роль у забезпеченні економічної стабільності та реалізації

експортного потенціалу України. У січні-червні 2025 року АТ «Українська залізниця» перевезла понад 90 млн тонн вантажів, що на 28% більше, ніж за аналогічний період 2024 року. Особливо значним було зростання експортних перевезень – на 59%, до 45 млн тонн.

Ці показники свідчать про ефективність державної політики, спрямованої на підтримку та розвиток залізничного транспорту як стратегічно важливої складової транспортної системи країни. Збільшення обсягів перевезень, зокрема експортних, демонструє роль залізничного транспорту як ключового елемента міжнародної торгівлі та транзиту, що сприяє інтеграції України в глобальні економічні процеси.

Зростання перевезень стало можливим завдяки реалізації заходів, спрямованих на модернізацію інфраструктури, оптимізацію логістичних процесів, а також підтримку галузі в умовах військового часу. Це підтверджує, що державна політика в сфері залізничних вантажних перевезень є ефективним інструментом для забезпечення економічної безпеки та розвитку України (рис. 1.3).

На початку 2025 року перевезено вантажів

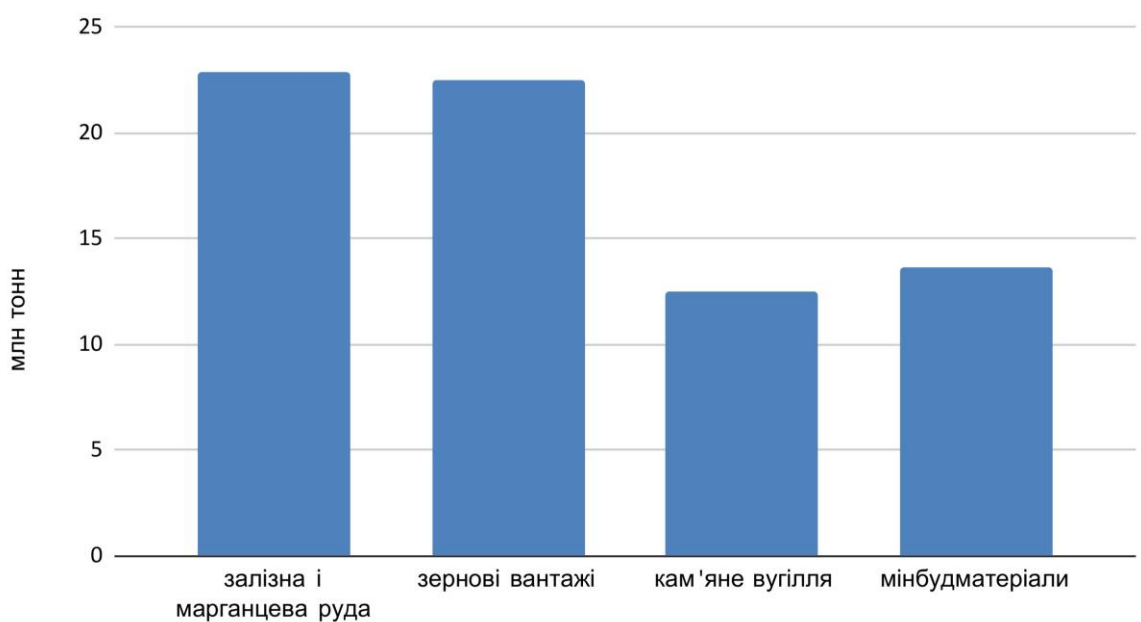


Рис. 1.3 Кількість перевезеного вантажу січень-червень 2025 р.

Важливо, що крім загального обсягу перевезень зріс і експорт стратегічно важливого вантажу – зернових культур – порівняно з минулим роком на 43%. Це надважливо для зміцнення економіки країни, але наразі вже спостерігається збільшення обсягів перевезень позакласних – збиткових вантажів, що є викликом для фінансової стабільності компанії.

Загалом за 6 місяців 2025 року перевезено (рис. 1.4):

- у внутрішньому сполученні – 40 млн тонн, (+3%);
- на експорт – 45 млн тонн (+59%);
- на імпорт – 5 млн тонн (+ 62%).

Найбільше у перші місяці 2025 року було перевезено вантажів:

- залізна і марганцева руда – 22,9 млн тонн;
- зернові вантажі – 22,5 млн тонн;
- кам'яне вугілля – 12,5 млн тонн;
- мінбудматеріали – 13,7 млн тонн.

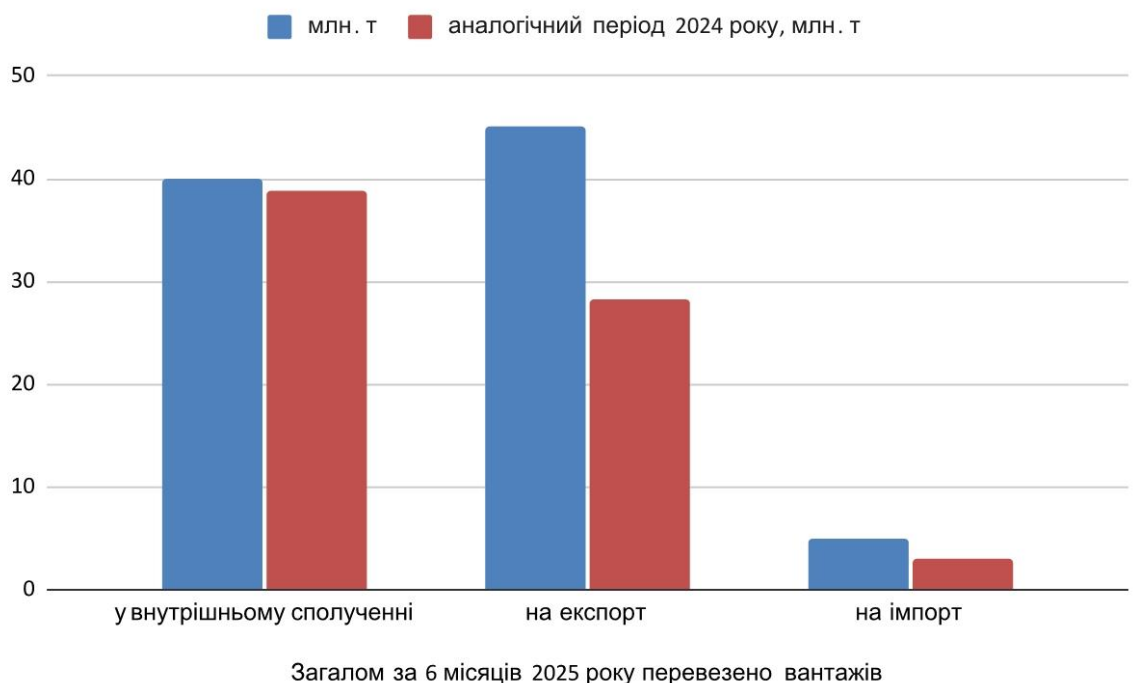


Рис. 1.4 Загальна кількість перевезеного вантажу за 6 місяців 2025 р.

У липні 2025 р. АТ «Укрзалізниця» вперше з початку року отримала негативний фінансовий результат, попри покращення операційної

ефективності у порівнянні минулим роком [152].

Зростання на 40% витрат на енергоносії перекрыла економія по інших операційних витратах, але зростання курсових витрат і погіршення структури перевезень вантажів призвели до негативного фінансового результату. Збільшилися обсяги перевезень збиткових вантажів, тобто коли доходи від перевезень вантажів не покривають витрати на їх організацію. Зокрема, у липні було перевезено 3,6 млн тонн залізної та марганцевої руди, що на 65% більше липня 2024 року. Натомість обсяги перевезень зерна – одного з основних та високодохідних вантажів – знизилась на 19%. Загалом у липні 2025 року перевезли 13,6 млн тонн вантажів, що на 12% більше аналогічного показника минулого року:

- у внутрішньому сполученні – 6,4 млн тонн (-22% до липня 2024 р.);
- на експорт – 6,4 млн тонн (+93% до липня 2024 р.);
- на імпорт – 746 тис тонн (+39% до липня 2024 р.).

Також за сім місяців цього року «Укрзалізниця» скоротила постійні витрати, без урахування росту цін на електроенергію, а також витрат на оплату праці, рівень якої є нижчим від середнього по Україні і виступає за збільшення вартості перевезення вантажів різних тарифних класів.

Немає жодного економічного обґрунтування існування великої різниці у вартості перевезення вантажів різних тарифних класів, адже інфраструктурна складова (витрати на обслуговування інфраструктури) для всіх вантажів однакові. Востаннє компанія індексувала тарифи на вантажні перевезення у липні 2023-го – одразу на 70%. Також варто зазначити, що АТ «Укрзалізниця» очолила рейтинг найбільших роботодавців України у 2025 році, маючи у штаті понад 187 тисяч співробітників [152].

Державна політика у сфері залізничних вантажних перевезень спрямована на забезпечення стабільного функціонування транспортної системи навіть в умовах війни. Незважаючи на значні руйнування транспортної інфраструктури, поступове відновлення шляхів, створення нових логістичних хабів, залучення іноземних інвестицій та модернізація

рухомого складу дозволяють залізничному транспорту виконувати свої базові функції. Поточні заходи та напрацювання закладають основу для післявоєнного розвитку галузі.

Одним із ключових аспектів функціонування залізничної системи є перевезення вагонів через західні прикордонні переходи. У середньому залізницею передається 1910 вагонів на добу, тоді як загальний потенціал становить 3422 вагони на добу. Таким чином, потужності використовуються лише на 55,8%, що зумовлено обмеженою пропускною здатністю залізничної мережі країн Європейського Союзу. У ЄС залізничний транспорт є другорядним видом перевезень, адже більшість вантажів транспортується автомобільним транспортом, водними шляхами або контейнерними перевезеннями. Частка вантажів, що перевозяться залізницею, у країнах ЄС становить лише 15–35%, тоді як в Україні цей показник сягає 65%.

Державна політика розвитку залізничних вантажних перевезень в Україні спрямована на підвищення ефективності використання існуючих потужностей, інтеграцію в європейську транспортну систему та адаптацію до сучасних логістичних стандартів. Завдяки цим заходам залізничний транспорт залишається стратегічно важливим елементом економіки України, забезпечуючи її транзитний потенціал і стабільність навіть у складних умовах [153].

Встановлення збалансованої тарифної політики є важливим інструментом залучення нових вантажів і клієнтів:

- прозорість у формуванні тарифів. Регулювання має бути зрозумілим і спрямованим на врахування економічних реалій та потреб бізнесу. Це дозволить уникнути перехресного субсидування між різними категоріями перевезень;

- диференціація тарифів. Використання змінних тарифів залежно від типу вантажу, відстані перевезень та напрямків дозволяє оптимізувати вантажопотоки;

- створення умов для конкуренції. Лібералізація доступу

приватних перевізників до залізничної інфраструктури може стимулювати інновації та зменшити вартість послуг.

Основні виклики, з якими стикається державна політика у сфері залізничних вантажних перевезень, включають:

- фінансування та інвестиції: хронічне недофінансування залізничної інфраструктури призводить до погіршення її стану, зносу рухомого складу та зниження швидкості перевезень;

- регуляторна політика: недосконалість нормативно-правової бази та непрозорі процедури регулювання створюють перешкоди для розвитку галузі;

- вплив війни: військові дії на сході України та окупація частини території країни спричинили втрату значної частини залізничної інфраструктури та порушення логістичних ланцюгів;

- інтеграція з ЄС: процес інтеграції з Європейським Союзом вимагає модернізації інфраструктури відповідно до європейських стандартів, що потребує значних фінансових ресурсів.

Роль держави у розвитку залізничних вантажних перевезень полягає у створенні сприятливих умов для функціонування та модернізації залізничної галузі [153].

Національна транспортна стратегія України до 2030 року [150] визначає ключові напрями розвитку транспортної інфраструктури країни, ґрунтуючись на нормах міжнародного права. Основою для її створення стали такі документи, як Угода про асоціацію України з ЄС та «Біла книга – транспорт: План розвитку єдиного європейського транспортного простору – на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи» [9].

Головною метою Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року [150] є формування основ для реалізації урядової політики, яка забезпечує ефективне функціонування транспортного сектору. Вона спрямована на стимулювання соціально-економічного розвитку країни,

підвищення її конкурентоспроможності та поліпшення рівня життя громадян. Основою стратегії є загальна місія, а також вирішення вертикальних і наскрізних проблем. Документ визначає п'ять ключових напрямів розвитку транспортної галузі до 2030 року:

Підвищення ефективності державного управління.

Забезпечення високоякісних та ефективних транспортних послуг.

Створення умов для сталого фінансування транспортного сектору.

Підвищення рівня безпеки та надійності транспортних систем, зокрема зменшення ризиків для життя людей, особливо у міських зонах, а також забезпечення загальної безпеки та надійності транспорту.

Розвиток міської мобільності та посилення регіональної інтеграції в Україні через ефективні транспортні послуги, які сприяють покращенню зв'язків між регіонами та підвищенню мобільності робочої сили [150].

Одним із ключових інструментів реалізації державної політики у сфері залізничних вантажних перевезень є нормативно-правове регулювання. Зокрема, важливу роль у забезпеченні ефективного функціонування транспортної інфраструктури відіграють законодавчі акти, серед яких Цивільний кодекс України [237]; Господарський кодекс України [24]; Закон України «Про транспорт» [156]; Закон України «Про автомобільний транспорт» [134]; Закон України «Про залізничний транспорт» [138]; Закон України «Про трубопровідний транспорт» [158]; Закон України «Про транзит вантажів» [155]; Закон України «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період» [159]; Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність» [157], а також Стратегія сталого розвитку «Україна 2020» [154].

Оцінка ефективності реалізації державної політики у сфері залізничних вантажних перевезень є ключовим етапом для забезпечення її результативності, адаптації до викликів і вдосконалення механізмів впровадження. Це включає аналіз досягнутих результатів, порівняння з очікуваними показниками, виявлення проблем і коригування планів

розвитку. Для оцінки ефективності реалізації державної політики використовуються такі ключові критерії:

- економічна ефективність: збільшення обсягів вантажних перевезень. Наприклад, приріст на 10–15% щороку внаслідок модернізації інфраструктури та лібералізації ринку, зниження витрат на перевезення за рахунок оптимізації тарифів і впровадження цифрових технологій;

- соціальна ефективність: збільшення кількості робочих місць у секторі логістики та залізничного транспорту, поліпшення умов праці залізничників через модернізацію інфраструктури та рухомого складу;

- екологічна ефективність: зменшення викидів парникових газів завдяки переведенню вантажів з автомобільного транспорту на залізничний, використання енергоефективного рухомого складу та впровадження водневих локомотивів;

- інтеграційна ефективність: розширення участі України в міжнародних транспортних коридорах (TEN-T, «Один пояс, один шлях»), збільшення транзитних перевезень через Україну.

Державна політика повинна бути спрямована на вирішення наступних ключових завдань:

- модернізація інфраструктури: інвестиції в оновлення залізничної інфраструктури, включаючи ремонт колій, оновлення рухомого складу та будівництво нових логістичних хабів;

- залучення приватних інвесторів: впровадження механізмів державно-приватного партнерства для залучення інвестицій в залізничну галузь, що дозволить знизити навантаження на державний бюджет;

- підтримка експорту: створення сприятливих умов для перевезення експортних вантажів, зокрема, шляхом розвитку транспортних коридорів у напрямку ЄС та Азії;

- екологічна політика: стимулювання переведення вантажів на залізницю з автомобільного транспорту, що дозволить знизити викиди парникових газів та сприяти екологічній безпеці країни;

- інтеграція з ЄС: гармонізація українського законодавства та стандартів у сфері залізничного транспорту з європейськими нормами, що сприятиме інтеграції до єдиного європейського транспортного простору.

Для ефективного розвитку залізничних вантажних перевезень необхідно враховувати наступні напрями вдосконалення державної політики:

- реформування «Укрзалізниці»: необхідно провести глибоке реформування державного монополіста, зокрема, через корпоратизацію, підвищення прозорості управління та оптимізацію структури компанії;

- цифровізація: впровадження сучасних цифрових технологій у залізничні перевезення, таких як електронний документообіг, автоматизація процесів управління та контролю;

- розвиток мультимодальних перевезень: створення умов для розвитку мультимодальних перевезень, що дозволить ефективно поєднувати залізничний, автомобільний та водний транспорт;

- підвищення безпеки: впровадження новітніх технологій для підвищення безпеки на залізничному транспорті, зокрема, систем моніторингу стану колій та рухомого складу [153].

Державна політика розвитку залізничних вантажних перевезень в Україні спрямована на створення умов для сталого зростання транспортної галузі, її інтеграції у міжнародну логістичну систему та забезпечення конкурентоспроможності на глобальному рівні. Втілення відповідних напрямів розвитку дозволяє досягти комплексного ефекту, що включає:

- Оцінка реального стану галузі та формування прогнозів попиту на транспортні послуги, що сприяє ефективному плануванню її розвитку.

- Гармонізація законодавства України із законодавством ЄС, зокрема:

- Лібералізація ринку транспортних послуг відповідно до Угоди про асоціацію та Угоди про Спільний авіаційний простір з ЄС.

- Розмежування функцій управління інфраструктурою, вантажними та пасажирськими перевезеннями.

- Створення прозорого конкурентного середовища для операторів вантажних і пасажирських перевезень.

- Впровадження рівних правил діяльності для всіх учасників ринку перевезень та забезпечення рівноправного доступу до транспортної інфраструктури.

Залучення приватних перевізників до залізничного транспорту, з метою досягнення частки недержавних перевізників на рівні 25% у 2025 році та 40% у 2030 році [146].

Модернізація інфраструктури:

- Розбудова мультимодальних транспортно-логістичних кластерів та центрів на кордонах.

- Забезпечення інтероперабельності національної транспортної системи із залізничною мережею колії завширшки 1435 мм.

- Створення пасажирських та вантажно-логістичних комплексів як частини мультимодальних кластерів.

Підвищення конкурентоспроможності галузі:

- Впровадження системи планування ресурсів підприємств (ERP) та найкращих світових практик управління.

- Зростання продуктивності праці в транспортній галузі, збільшення частки доданої вартості у ВВП країни.

- Створення нових робочих місць та підвищення привабливості транспортної галузі для працівників.

Розвиток міжнародної співпраці:

- Участь України у масштабних міжнародних транспортних проєктах.

- Збільшення перевезень контейнерів та інших вантажів через територію України.

- Досягнення частки перевезення вантажів в інтермодальних транспортних одиницях не нижче 10% у 2025 році та 20% у 2030 році [152].

- Формування конкурентної тарифно-цінової політики:

- Впровадження гнучкої системи тарифоутворення, що сприятиме залученню транзитних вантажів та здешевленню експортно-імпортних операцій.

Регулювання природних монополій:

- Створення органу державного регулювання природних монополій у транспортній галузі відповідно до Закону України «Про природні монополії».

- Очікувані результати державної політики:

- Підвищення конкурентоспроможності українських перевізників на європейському ринку.

- Поліпшення фінансових показників транспортної галузі.

- Зростання частки транспортної галузі у формуванні ВВП країни.

- Зменшення транспортної складової у вартості товарів та послуг.

- Входження транспортної галузі у топ-5 галузей національної економіки за привабливістю на ринку праці [153].

- Досягнення високих показників логістичної ефективності України у світових рейтингах.

Таким чином, державна політика розвитку залізничних вантажних перевезень спрямована на створення конкурентоспроможної, мультимодальної транспортної системи, здатної забезпечити економічну стабільність, інтеграцію до європейської транспортної мережі та ефективне використання транзитного потенціалу України.

Середня відстань перевезень залізницею складає понад 500 км, автомобільним транспортом – понад 200 км. При цьому на увагу заслуговує той факт, що для залізничного транспорту цей показник щорічно зростає, а для автомобільного знижується: у 2009 р. – 501 км та 242 км, у 2019 р. – 581 км та 200 км, у 2021 р. – 574 км та 209 км відповідно. Показники водного транспорту (2009 рік – 809 км, 2019 рік – 555 км, 2021 рік – 556 км) можна використати як певний орієнтир, але його дуже мала частка практично не впливає на діяльність поточних транспортних «важковаговиків» [152].

Зміна цього показника підтверджує реалізацію сценарію, негативного для національної економіки та її екологічних аспектів: залізничний транспорт зменшує свою участь на коротких сегментах логістичних ланцюжків, при цьому його активно заміщує автомобільний транспорт [152].

За умов відсутності достатньої кількості централізованих інвестицій, держава як власник залізниці має створити такі економічні умови для суб'єкта економічної діяльності, щоб залізниця могла сама заробляти кошти на ремонт, розширення та відтворення основних фондів (рухомого складу, залізничних шляхів і споруд). АТ «Укрзалізниця» зможе ефективно оновлювати парк новою технікою тільки після відходу від перехресного субсидування. Фінансове становище транспортного підприємства ускладнюється необхідністю покривати за рахунок зароблених на вантажних перевезеннях засобів величезні збитки в пасажирському секторі, що не дозволяє в належному обсязі спрямовувати кошти на оновлення рухомого складу.

Єдиний вихід з цієї ситуації – перегляд тарифного регулювання і введення механізму компенсації збитків від пасажирських і приміських перевезень за рахунок державного і місцевих бюджетів. Це дасть змогу акумулювати кошти, необхідні для закупівлі нового рухомого складу. На сьогодні АТ «Укрзалізниця» робить перші кроки до заміни інвентарного парку рухомого складу частково власними силами, частково за рахунок залучених інвестицій. «Укрзалізниця» прийняла пропозицію американської корпорації «General Electric», яка запропонувала новий рухомий склад і модернізацію наявного. Угода передбачає поставку в лізинг 30 нових дизельних локомотивів з рівнем локалізації 10 % [153].

Прискорити розвиток залізничних вантажних перевезень в Україні можна шляхом залучення міжнародних інвестицій. Активна співпраця з Європейською залізничною агенцією (ЄС), що надає технічну допомогу державам-членам ЄС та Європейській комісії у сфері залізничної безпеки та функціональної взаємодії залізничних мереж, сприятиме створенню

Європейського залізничного простору без кордонів [175].

Основними напрямками європейської інтеграції в розвиток залізничних вантажних перевезень є запровадження технічних та екологічних стандартів ЄС, вдосконалення законодавчої бази в галузі транспорту відповідно до положень міжнародних конвенцій та угод та розробка спільних інвестиційних проєктів.

Державна політика у сфері залізничних вантажних перевезень спрямована на підвищення інвестиційної привабливості галузі та створення умов для її сталого розвитку. Основні напрями включають нормативно-правове забезпечення інвестиційної діяльності, формування резервних фондів, державне гарантування кредитів і позик, пільгове фінансування проєктів, емісію цінних паперів, цінове регулювання та державно-приватне партнерство.

Соціальний аспект політики передбачає встановлення мінімальних соціально-трудова гарантій, популяризацію професії залізничника, фінансування охорони здоров'я, соціальне та пенсійне страхування, а також регулювання колективних договорів.

Комплексна реалізація цих заходів сприятиме модернізації інфраструктури, залученню інвестицій, розвитку кадрового потенціалу та інтеграції України у глобальну транспортну систему.

Для формування іміджу екологічно відповідального господаря державне втручання в діяльність залізниць має виражатися через модель, яка включатиме:

- екологічне законодавство;
- екологічний аудит;
- екологічне страхування;
- нормування викидів шкідливих речовин та шуму;
- державний санітарно-епідеміологічний нагляд;
- інструктивно-методичне та технічне забезпечення в сфері охорони навколишнього середовища;

- бюджетне фінансування та підтримка природоохоронних проектів;
- сприяння створення спеціальних структур з переробки шкідливих відходів залізничного транспорту.

Інструментами державного регулювання процесів розширення міжнародного співробітництва залізничного вантажного транспорту є уніфікація та гармонізація нормативно-правової бази в сфері міжнародних залізничних вантажних перевезень, спрощення митних процедур, синхронізація митного законодавства зі стандартами ЄС тощо.

Практична реалізація даної моделі дозволить забезпечити інноваційно-технологічне лідерство, підвищити енерго-, економічну ефективність та інвестиційну привабливість галузі, розвиток корпоративних компетенцій працівників, сформувати імідж екологічно відповідального господаря та розширити міжнародне співробітництво залізничного транспорту. На загальнодержавному рівні інтегрований розвиток українських залізниць сприятиме приросту науково-технічних знань та активізації інноваційного підприємства в країні, зростанню рівня зайнятості та соціальних стандартів населення, підвищенню якості транспортної інфраструктури та мобільності громадян, зростанню рівня ВВП та бюджетних платежів, активізації промислового потенціалу та зниження рівня імпортозалежності, покращенню інвестиційного рейтингу та рівня конкурентоспроможності України на світовому ринку [175].

1.3 Методологічні підходи до побудови системи механізмів реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень в Україні

Ефективна державна політика у сфері залізничних вантажних перевезень має базуватися на науково обґрунтованих методичних підходах.

Їх основою є технологічна модернізація, інтеграція у міжнародну логістичну систему, врахування екологічних обмежень та системний аналіз даних для прогнозування розвитку галузі. Комплексний підхід забезпечить створення конкурентоспроможного та екологічно сталого залізничного транспорту, який сприятиме економічному зростанню та інтеграції України у міжнародні ринки.

Україна має одну з найбільших залізничних мереж у Європі, яка забезпечує понад 60% вантажних перевезень країни. Основними категоріями вантажів є сільськогосподарська продукція, руда, вугілля, метали та хімічні речовини. Попри значний потенціал, галузь стикається з низкою проблем:

1. Зношеність інфраструктури. Більшість залізничних шляхів, мостів та інших об'єктів побудовано понад 40 років тому, що створює загрозу для безпеки та ефективності перевезень.

2. Низька ефективність управління. Недостатня координація між державними органами та приватними операторами гальмує розвиток галузі.

3. Відсутність інновацій. Низький рівень автоматизації, цифровізації процесів та впровадження екологічних технологій ставить українську залізницю у нерівні умови з європейськими конкурентами.

4. Недосконалість тарифної політики. Тарифи на перевезення не завжди відповідають ринковим умовам, що призводить до фінансових втрат для операторів.

У цьому контексті виникає необхідність формування ефективної державної політики, яка забезпечить модернізацію галузі, підвищення її конкурентоспроможності та адаптацію до сучасних викликів [153].

Слід зазначити, що у 1990-х рр. наукова думка сконцентрувалася у низці досліджень, присвячених питанням державного впливу за умов ринкової економіки, сегментів виробничої транспортної інфраструктури у взаємозв'язку з іншими формами відтворювального інфраструктурного комплексу. Важливим є концептуальний підхід, який виходить з розуміння, що державне регулювання є найскладнішою соціально-економічною та

організаційною системою. Інститути та заходи, які як система утворюють державне регулювання економікою, у переважній більшості мають і пряме, і непряме відношення до інфраструктурного комплексу загалом та транспортної галузі зокрема.

Проте, в цьому випадку вони характеризуються цілепокладаннями, що володіють властивою саме інфраструктурою специфікою: комплексність і взаємозв'язок її галузевих і функціональних ознак, їх диверсифікація, що прискорюється, більш висока, ніж у економіки, схильність до інтеграції у світове господарство.

Методичні підходи до формування державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень мають базуватися на системному аналізі, стратегічному плануванні, залученні міжнародного досвіду та врахуванні соціально-економічних факторів.

1. Системний підхід. Цей підхід передбачає розгляд державної політики як інтегрованої системи, що включає правові, економічні, інфраструктурні, екологічні та соціальні компоненти. Основними етапами системного підходу являються такі:

- аналіз зовнішнього та внутрішнього середовища галузі (PESTLE-аналіз);
- визначення стратегічних цілей та пріоритетів;
- розробка механізмів реалізації та оцінки ефективності.

Системний підхід вимагає розгляду залізничних вантажних перевезень як складної системи з множинними взаємозалежностями. Наприклад, успішна інтеграція цифрових технологій у процеси управління вантажопотоками може знизити експлуатаційні витрати, але одночасно вимагає інвестицій у навчання персоналу та модернізацію інфраструктури. Цей підхід також передбачає довгострокове планування з урахуванням глобальних трендів, таких як декарбонізація, інтермодальність перевезень та підвищення конкурентоспроможності транспорту.

Формування державної політики у сфері залізничних вантажних

перевезень потребує врахування декількох стратегічно важливих аспектів. По-перше, це розвиток інфраструктури, яка є основою для забезпечення ефективних перевезень. У багатьох країнах спостерігається тенденція до модернізації залізничних колій, вантажних станцій і створення нових логістичних хабів. В Україні, зокрема, значний акцент робиться на інтеграції в міжнародні транспортні коридори, такі як Транс'європейська транспортна мережа (TEN-T), що дозволяє залучати транзитні вантажопотоки.

По-друге, важливим є розвиток цифрових технологій, які забезпечують автоматизацію управління перевезеннями, оптимізацію маршрутів і покращення комунікації з клієнтами. В умовах глобалізації логістики цифровізація стає основою конкурентоспроможності залізничного транспорту. Наприклад, використання систем управління вантажними операціями на основі штучного інтелекту дозволяє значно скоротити витрати часу на обробку інформації, що підтверджується дослідженнями, наведеними у роботі Д. Коттс [80].

Ще одним важливим аспектом є залучення інвестицій для модернізації залізничного сектору. Державна політика має створювати сприятливі умови для державно-приватного партнерства, оскільки залізнична інфраструктура потребує значних фінансових ресурсів, які неможливо забезпечити лише за рахунок державного бюджету. Досвід Європейського Союзу свідчить, що механізми приватного інвестування можуть стати потужним інструментом розвитку [153].

Одним із ключових викликів сучасного світу є скорочення викидів парникових газів, і залізничний транспорт у цьому контексті розглядається як одна з найбільш екологічно безпечних форм перевезень. Наприклад, за даними Міжнародного енергетичного агентства (IEA, 2021) [278], залізничні перевезення є вчетверо енергоефективнішими порівняно з автомобільними. Державна політика повинна стимулювати розвиток екологічно чистих технологій, таких як електрифікація залізниць і використання відновлюваних джерел енергії.

Крім того, інтеграція України в європейські ініціативи, такі як Європейський зелений курс (European Green Deal), вимагає адаптації транспортного сектору до нових екологічних стандартів. Це створює додаткові можливості для залучення міжнародної технічної та фінансової допомоги.

Інтеграція України до глобальних транспортних систем є стратегічним пріоритетом. Географічне розташування країни створює унікальні можливості для транзитних перевезень, однак їхній потенціал залишається нереалізованим через недостатній рівень інфраструктури та управління. У контексті міжнародної співпраці важливо забезпечити інтеграцію залізничної мережі України з міжнародними стандартами, зокрема через гармонізацію нормативно-правової бази.

Системний підхід передбачає проведення регулярних досліджень, які дозволяють оцінювати ефективність державної політики та вносити корективи. Зокрема, використання математичних моделей для прогнозування вантажопотоків та оцінки впливу інвестиційних рішень є невід'ємною частиною сучасного управління. Як зазначає у своїй роботі Н. Малиш [95], застосування таких моделей сприяє кращому розумінню ризиків і можливостей, що виникають у транспортному секторі [95].

Системний підхід до формування державної політики у сфері залізничних вантажних перевезень є необхідним інструментом для створення стійкої, ефективної та конкурентоспроможної транспортної системи. Він дозволяє враховувати складну взаємодію технічних, економічних та екологічних аспектів, що є особливо важливим для України в умовах сучасних викликів і перспектив євроінтеграції.

2. Стратегічне планування. Стратегічне планування є основою для формування довгострокової політики. Згідно з методикою Гутцайта (2018), процес планування включає:

- формування сценаріїв розвитку галузі.
- розробку дорожньої карти з конкретними етапами, термінами та

відповідальними органами.

- урахування міжнародних ініціатив, таких як розвиток Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) [277].

Стратегічне планування є фундаментальним підходом до формування державної політики, особливо у сфері залізничних вантажних перевезень. Цей підхід спрямований на створення довгострокового бачення розвитку галузі, яке базується на чіткому визначенні цілей, пріоритетів та шляхів їх досягнення. В умовах глобалізації та швидких змін економічного середовища стратегічне планування дозволяє не лише враховувати поточні виклики, а й передбачати майбутні тенденції та адаптувати політику до нових умов. Для залізничного транспорту стратегічне планування має особливе значення через масштабність інфраструктурних проєктів, які потребують значного часу та ресурсів для реалізації. Крім того, у контексті євроінтеграції України та переходу до більш екологічних форм транспорту стратегічний підхід стає необхідністю для гармонізації національних цілей з міжнародними зобов'язаннями. Стратегічне планування ґрунтується на кількох ключових принципах, які визначають його ефективність.

По-перше, це орієнтація на довгострокові результати. Наприклад, формування державної політики у сфері залізничних вантажних перевезень має враховувати перспективу 10-20 років, оскільки модернізація інфраструктури та впровадження нових технологій вимагають часу.

По-друге, важливою є системність, тобто врахування всіх аспектів функціонування галузі – економічних, технічних, соціальних, екологічних і міжнародних. Як свідчить практика країн ЄС, зокрема Німеччини, інтеграція залізничного транспорту до загальної транспортної системи є критично важливою для забезпечення його ефективності.

По-третє, стратегічне планування вимагає залучення широкого кола стейкхолдерів – державних органів, приватного сектору, громадських організацій та науковців. Такий підхід дозволяє врахувати інтереси різних груп і забезпечити підтримку реалізації політики.

У сфері залізничних вантажних перевезень стратегічне планування є основним інструментом для вирішення структурних проблем галузі. Однією з ключових задач є визначення пріоритетів у розвитку інфраструктури. Наприклад, у контексті України важливим стратегічним напрямком є модернізація залізничних колій, які забезпечують зв'язок з міжнародними транспортними коридорами. Також сприяє вирішенню проблем, пов'язаних із застарілим рухомим складом. У сучасних стратегіях акцент робиться на впровадженні енергоефективних локомотивів і вагонів, які відповідають міжнародним екологічним стандартам. Це узгоджується з цілями Європейського зеленого курсу, які вимагають зниження викидів парникових газів у транспортному секторі.

Незважаючи на очевидні переваги, стратегічне планування стикається з низкою викликів. Одним із головних є нестабільність економічного та політичного середовища. Наприклад, в умовах військових конфліктів чи економічних криз довгострокові стратегії часто підлягають перегляду, що може вплинути на їх реалізацію.

Крім того, проблема обмеженості фінансових ресурсів залишається актуальною для багатьох країн, включно з Україною. У таких умовах стратегічне планування повинно передбачати механізми залучення приватних інвестицій і міжнародної фінансової допомоги.

Ще одним викликом є необхідність врахування глобальних тенденцій, таких як автоматизація, декарбонізація та зростаюча конкуренція з боку інших видів транспорту. Стратегічні плани мають бути достатньо гнучкими, щоб адаптуватися до цих змін.

Успішний досвід стратегічного планування демонструють багато європейських країн. Наприклад, у Польщі стратегія розвитку залізничного транспорту передбачає інтеграцію національної мережі з міжнародними коридорами та активне залучення фінансування з фондів ЄС. Це дозволило значно підвищити ефективність і конкурентоспроможність польських залізничних перевезень. Україна може врахувати цей досвід, зосередившись

на довгостроковому плануванні інтеграції до європейської транспортної системи, розвитку інтермодальних перевезень і впровадженні сучасних технологій [95].

Стратегічне планування базується на використанні різних методів прогнозування, таких як SWOT-аналіз, сценарне моделювання та багатокритеріальна оцінка. Ефективність стратегічного планування значною мірою залежить від якісного аналізу даних і врахування зовнішніх факторів [266].

Крім того, стратегічне планування часто потребує міждисциплінарного підходу, який поєднує економічні, екологічні та соціальні аспекти. Це дозволяє створити збалансовану політику, яка враховує інтереси всіх зацікавлених сторін.

3. Інституційний підхід. Державна політика має враховувати роль різних інституцій, включаючи уряд, регуляторні органи, приватних операторів та міжнародні організації. Інституційний підхід забезпечує чіткий розподіл повноважень і підзвітність усіх сторін. Цей підхід враховує роль формальних і неформальних інститутів, таких як законодавчі акти, державні органи управління, ринкові механізми, а також звичаї, норми і правила, які регулюють поведінку учасників транспортного сектору.

Інституційний підхід зосереджується на вдосконаленні взаємодії між ключовими зацікавленими сторонами, такими як державні органи, приватні оператори, міжнародні партнери та громадянське суспільство. Це дозволяє створювати стабільне інституційне середовище, яке сприяє довгостроковому розвитку галузі та ефективному управлінню. Цей підхід передбачає, що основним завданням державної політики є створення сприятливих умов для функціонування залізничного сектору через формування стабільного регуляторного середовища. Одним із головних аспектів є вдосконалення законодавчої бази. Зокрема, адаптація українського законодавства до європейських стандартів, зокрема регламентів Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T), є критично важливим кроком для інтеграції у

міжнародні ринки.

Крім того, важливу роль відіграють державні інституції, які відповідають за регулювання та моніторинг діяльності в галузі залізничного транспорту. Для забезпечення прозорості та ефективності їх роботи необхідно впроваджувати принципи належного урядування, що включають прозорість, підзвітність, боротьбу з корупцією та залучення громадян до прийняття рішень.

Інституційний підхід також передбачає створення ринкових механізмів, які забезпечують конкурентоспроможність залізничного транспорту. Зокрема, лібералізація ринку вантажних перевезень та впровадження механізмів державно-приватного партнерства сприяють залученню інвестицій і розвитку інновацій. Як зазначає Д. Норт у своїх дослідженнях (North, 1990), розвиток ефективних інститутів є основою для економічного зростання та стабільності [270].

Ефективне функціонування залізничної вантажної транспортної системи залежить від чіткого розподілу ролей між різними інституціями. В Україні інституційна структура залізничного вантажного транспорту потребує реформування, оскільки значна частина функцій зосереджена в руках державного оператора. Успішні міжнародні практики демонструють, що розділення функцій регулятора, оператора інфраструктури та постачальника послуг дозволяє підвищити ефективність системи.

Наприклад, у країнах ЄС, таких як Німеччина та Франція, створено незалежні регуляторні органи, які відповідають за встановлення тарифів, ліцензування перевізників та моніторинг ринку. Такий підхід забезпечує рівні умови для державних і приватних операторів, що сприяє підвищенню якості послуг. Одним із ключових викликів для України є необхідність подолання бюрократичних бар'єрів і зменшення рівня корупції у залізничному секторі. Досвід інших країн свідчить, що впровадження електронних систем управління та цифрових платформ для моніторингу перевезень може значно підвищити прозорість процесів.

Ще одним важливим викликом є забезпечення балансу між інтересами держави та приватного сектору. Інституційний підхід передбачає, що держава має виконувати роль координатора та гаранта дотримання правил гри, тоді як приватні компанії зосереджуються на наданні якісних послуг.

Інституційний підхід до розвитку залізничних вантажних перевезень також передбачає інтеграцію в міжнародні транспортні мережі. Це вимагає не лише інфраструктурної модернізації, але й гармонізації правових норм і стандартів. Україна вже зробила певні кроки у цьому напрямку, підписавши Угоду про асоціацію з ЄС, яка передбачає адаптацію вітчизняного законодавства до європейського. Інституційна співпраця з міжнародними організаціями, такими як Світовий банк і Європейський банк реконструкції та розвитку (ЄБРР), також є важливим елементом інституційного підходу. Ці організації не лише надають фінансову підтримку, але й сприяють впровадженню найкращих практик управління.

Інституційний підхід базується на міждисциплінарних дослідженнях, які поєднують економіку, політологію, право та соціологію. Вивчення ролі інститутів у розвитку транспорту є предметом уваги багатьох дослідників, вони наголошують на важливості формальних і неформальних правил у забезпеченні стійкості систем управління [268].

4. Економічне моделювання. Ефективна державна політика повинна спиратися на економічні розрахунки, включаючи оцінку вартості інфраструктурних проєктів, розрахунок окупності інвестицій та прогнозування вантажопотоків. Наприклад, моделі оптимізації вантажопотоків можуть враховувати географічне розташування України та її транзитний потенціал. Економічне моделювання є важливим інструментом для обґрунтування державної політики у сфері залізничних вантажних перевезень. Воно дозволяє аналізувати економічні процеси, прогнозувати наслідки різних рішень і оцінювати їх вплив на стейкхолдерів та економіку загалом. У сфері транспорту економічне моделювання забезпечує можливість ідентифікувати оптимальні шляхи розвитку інфраструктури, оцінити

ефективність інвестицій і спрогнозувати динаміку вантажопотоків.

Для України, яка перебуває у процесі інтеграції до європейського транспортного простору, використання економічного моделювання є необхідним для формування обґрунтованих стратегій розвитку залізничної галузі, що враховують як національні, так і міжнародні пріоритети.

Одним із ключових напрямків економічного моделювання є аналіз ринкових механізмів, таких як конкуренція між видами транспорту чи вплив цінової політики на попит. Наприклад, порівняння витрат на залізничні перевезення та альтернативні види транспорту (автомобільний, морський) дозволяє оцінити конкурентоспроможність залізниць. Економічне моделювання сприяє формуванню ефективної політики через:

- прогнозування попиту. За допомогою моделей попиту можна визначити, як змінюватимуться обсяги перевезень залежно від економічних і демографічних чинників, таких як зростання ВВП, зміни у структурі експорту чи розвиток промисловості;

- оцінку ефективності інвестицій. Економічне моделювання допомагає визначити, які інфраструктурні проекти є найвигіднішими з точки зору витрат і вигод. Зокрема, оцінка проектів модернізації колій, будівництва логістичних центрів чи закупівлі нового рухомого складу є ключовим етапом у прийнятті рішень;

- оптимізацію тарифної політики. За допомогою моделей ціноутворення можна розробити тарифні стратегії, які враховують як потреби клієнтів, так і фінансову стійкість операторів залізничного транспорту [105].

- Економічне моделювання застосовує широкий спектр методів:

- моделі загальної рівноваги (CGE-моделі) дозволяють оцінювати взаємодію між транспортною галуззю та іншими секторами економіки.

- моделі оптимізації використовуються для визначення найефективніших рішень у сфері управління ресурсами чи планування перевезень.

- економетричні моделі допомагають встановити залежності між

ключовими економічними змінними, такими як попит на перевезення та тарифи.

Наприклад, моделювання вантажопотоків між регіонами за допомогою гравітаційних моделей дозволяє врахувати вплив відстані, вартості перевезень та економічної активності на обсяги вантажів [105].

Економічне моделювання стикається з кількома викликами:

1. Доступність даних. Для точності моделей необхідно мати якісні та актуальні дані про обсяги перевезень, витрати, тарифи та інші показники. В Україні ця проблема залишається актуальною через фрагментарність і непрозорість статистики.

2. Складність моделей. Реальні транспортні системи є складними, і побудова моделей, які адекватно відображають усі аспекти їх функціонування, може бути технічно складною.

3. Невизначеність майбутнього. Моделі часто потребують припущень щодо майбутніх змін, таких як технологічний прогрес або зміна регуляторного середовища, що може впливати на їх точність.

5. Цифровізація та інновації. Сучасні методи управління галуззю передбачають впровадження цифрових технологій, таких як електронний документообіг, системи моніторингу в реальному часі, автоматизація розподілу ресурсів. Важливо також створити єдину цифрову платформу для всіх учасників ринку.

Цифровізація та інновації є ключовими чинниками трансформації залізничних вантажних перевезень у сучасному світі. Впровадження цифрових технологій дозволяє автоматизувати управління процесами, підвищити ефективність перевезень та забезпечити прозорість взаємодії між усіма учасниками транспортного ринку. Інноваційні підходи сприяють модернізації інфраструктури, оптимізації логістичних ланцюгів і вдосконаленню систем моніторингу та прогнозування.

Для України, яка перебуває на шляху до інтеграції європейського транспортного простору, цифровізація є важливим інструментом підвищення

конкурентоспроможності залізничної галузі. Впровадження інновацій відповідає цілям національної транспортної стратегії на період до 2030 року та є невід'ємною частиною євроінтеграційних процесів.

Цифровізація в залізничних вантажних перевезеннях передбачає використання сучасних інформаційно-комунікаційних технологій для автоматизації управління перевезеннями, обробки даних, моніторингу стану рухомого складу та координації логістичних процесів. Основними складовими цього підходу є:

- інтелектуальні транспортні системи (ITS), які забезпечують координацію руху та оптимізацію вантажопотоків;
- інтернет речей (IoT), що дозволяє в реальному часі отримувати дані про стан інфраструктури, вагонів і локомотивів;
- блокчейн-технології, які забезпечують прозорість угод і відстеження товарів на всіх етапах перевезень;
- великі дані (Big Data) і штучний інтелект (AI), які сприяють аналізу великих обсягів інформації для прогнозування попиту та оптимізації процесів.

Інновації у цій галузі включають розробку енергоефективного рухомого складу, автоматизацію управління рухом поїздів та впровадження нових логістичних рішень, таких як цифрові платформи для інтеграції різних видів транспорту. Роль цифровізації та інновацій у розвитку залізничних перевезень полягає у:

- підвищенні ефективності. Цифрові технології дозволяють автоматизувати процеси управління перевезеннями, зменшити час простою вагонів і оптимізувати використання ресурсів. Наприклад, використання систем електронного документообігу значно спрощує процеси узгодження перевезень і прискорює роботу залізничних операторів;
- прозорості та довірі. Впровадження блокчейн-технологій у залізничних перевезеннях дозволяє забезпечити прозорість логістичних ланцюгів і підвищити довіру між клієнтами та перевізниками;

- зниженні витрат. Використання Big Data і AI дозволяє аналізувати попит і оптимізувати маршрути перевезень, що сприяє зменшенню операційних витрат і підвищенню рентабельності;

- екологічності. Інноваційні рішення, такі як енергоефективні локомотиви та автоматизація управління енергоспоживанням, сприяють зниженню викидів парникових газів і реалізації екологічних цілей;

На міжнародному рівні успішними прикладами цифровізації є:

- у Німеччині система Digital Rail for Germany передбачає впровадження автоматизованого управління рухом поїздів та цифрових рішень для координації вантажопотоків.

- у Швейцарії цифрові системи використовуються для управління перевезеннями через Альпи, забезпечуючи інтеграцію з іншими європейськими коридорами.

В Україні перспективними є проекти з розробки цифрових платформ для інтеграції залізничного транспорту з іншими видами перевезень, таких як єдине вікно для мультимодальних перевезень.

Успішний досвід цифровізації у країнах ЄС свідчить про необхідність інтеграції цифрових рішень до державної політики. Для України важливим є використання таких прикладів, як інтеграція залізничних перевезень до міжнародних транспортних коридорів через впровадження цифрових платформ. На національному рівні перспективними є ініціативи «Укрзалізниці» щодо автоматизації процесів управління перевезеннями, впровадження електронних квитків і створення системи моніторингу стану інфраструктури.

Цифровізація та інновації є об'єктом численних наукових досліджень. Наприклад, праця Когут М. В., Содома Р. І. та Демчина В. Р. аналізують можливості впровадження IoT у залізничному транспорті України, а дослідження Транспортної академії України акцентують увагу на важливості цифрових платформ для інтеграції мультимодальних перевезень [71].

6. Гармонізація з міжнародними стандартами. Одним із ключових

напрямів є адаптація української залізничної системи до європейських стандартів у рамках угоди про асоціацію з ЄС. Це передбачає гармонізацію технічних параметрів, уніфікацію правових норм та інтеграцію до транспортних коридорів ЄС.

Гармонізація з міжнародними стандартами є стратегічним підходом, спрямованим на інтеграцію залізничного вантажного транспорту в глобальну систему вантажних перевезень. Вона забезпечує узгодження технічних, операційних і правових аспектів функціонування національної залізничної інфраструктури з вимогами міжнародних організацій і стандартів, таких як Європейський Союз (ЄС), Міжнародний союз залізниць (UIC) та Міжнародна організація стандартизації (ISO).

Для України цей підхід є ключовим у процесі євроінтеграції, оскільки забезпечує конкурентоспроможність національних операторів на міжнародному ринку, знижує бар'єри в торгівлі та сприяє розвитку мультимодальних перевезень у межах Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T).

Гармонізація передбачає адаптацію національних норм і стандартів до міжнародних вимог. У сфері залізничних вантажних перевезень вона охоплює:

- технічну сумісність. Узгодження параметрів інфраструктури (ширина колії, система сигналізації, електрифікація) та рухомого складу для забезпечення інтеграції з іншими країнами;
- регуляторну відповідність. Приведення національного законодавства у відповідність до норм ЄС, таких як Директива 2012/34/EU про створення єдиного європейського залізничного простору [259];
- операційні стандарти. Встановлення єдиних правил для перевезення небезпечних вантажів, митних процедур і логістики;
- екологічні стандарти. Впровадження вимог щодо енергоефективності та зниження викидів у відповідності до міжнародних екологічних ініціатив.

Роль гармонізації у розвитку залізничних вантажних перевезень заключається у:

1. Інтеграції до міжнародних ринків. Гармонізація стандартів дозволяє забезпечити безперешкодний рух вантажів через кордони, сприяючи розвитку транзитного потенціалу країни.

2. Підвищенні конкурентоспроможності. Відповідність міжнародним стандартам знижує витрати на адаптацію вантажів чи інфраструктури до вимог інших країн.

3. Модернізації інфраструктури. Гармонізація стимулює оновлення рухомого складу та вдосконалення інфраструктури відповідно до сучасних технологій.

4. Розвитку мультимодальних перевезень. Узгоджені стандарти сприяють інтеграції залізничного транспорту з іншими видами перевезень у міжнародних логістичних ланцюгах.

Щодо викликів гармонізації в Україні на вказаному шляху – можна виділити наступні:

1. Ширина колії. Відмінність у ширині колії між Україною (1520 мм) та країнами ЄС (1435 мм) створює технічні бар'єри для інтеграції.

2. Фінансування. Гармонізація вимагає значних інвестицій у модернізацію інфраструктури, впровадження нових технологій та оновлення рухомого складу.

3. Юридична адаптація. Приведення національного законодавства у відповідність до вимог ЄС є тривалим і складним процесом.

4. Рівень технологічного розвитку. Значна частина української залізничної інфраструктури застаріла й не відповідає сучасним міжнародним стандартам.

Україна вже здійснює кроки в напрямку гармонізації. Наприклад, у рамках інтеграції до TEN-T реалізуються проєкти з модернізації інфраструктури міжнародних транспортних коридорів, ухвалено низку законів, які адаптують українське законодавство до норм ЄС, зокрема Закон

України «Про залізничний транспорт», впроваджуються екологічні стандарти, що відповідають Паризькій кліматичній угоді.

Наукові дослідження зосереджуються на технічних, регуляторних та інституційних аспектах гармонізації залізничної інфраструктури України з європейським і міжнародним транспортним простором. В. Л. Дикань розглядає розвиток національної транзитної мережі та її інтеграцію в міжнародну транспортну систему, що є важливим теоретичним підґрунтям для аналізу участі України в міжнародних транспортних коридорах [42]. Водночас питання впровадження ERTMS, цифрової інтероперабельності та цифрових платформ управління залізничними перевезеннями доцільно обґрунтовувати через офіційні документи Європейського Союзу та сучасні дослідження цифрової трансформації залізничного транспорту.

Україна має унікальні можливості для інтеграції в міжнародні транспортні системи, що потребує:

- участі у ключових ініціативах. Зокрема, це проекти Європейської мережі транспортних коридорів TEN-T, ініціатива «Один пояс, один шлях» та розвиток Балтійсько-Чорноморського транспортного коридору;
- гармонізації технічних стандартів. Уніфікація залізничних стандартів (зокрема ширини колії) між країнами-партнерами сприятиме спрощенню процедур транспортування вантажів;
- розвитку мультимодальних перевезень. Створення транспортно-логістичних хабів на стику залізничного, морського та автомобільного транспорту дозволить забезпечити ефективне переміщення вантажів [143].

Ефективність державної політики залежить від комплексного підходу, що об'єднує модернізацію інфраструктури, інтеграцію у міжнародні транспортні коридори та регулювання тарифів для залучення інвестицій. Взаємозв'язок цих елементів створює конкурентоспроможну та стійку систему залізничних вантажних перевезень, здатну відповідати сучасним викликам і потребам.

На основі методичних підходів можна виділити такі практичні заходи

для побудови ефективної державної політики:

1. Модернізація інфраструктури. Реалізація проєктів з оновлення залізничних шляхів, мостів та терміналів.

2. Фінансування та інвестиції. Запровадження механізмів державно-приватного партнерства для залучення інвестицій.

3. Екологізація перевезень. Поступове впровадження локомотивів на електротязі та розвиток «зелених коридорів» [277; 278].

4. Оптимізація тарифної політики. Створення гнучкої системи тарифів, що враховує ринкові умови та сприяє розвитку транзитних перевезень.

5. Підвищення кваліфікації кадрів. Організація навчальних програм для підготовки фахівців у сфері залізничного транспорту.

Побудова ефективної системи державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень в Україні потребує використання комплексного підходу, що включає аналіз галузевих проблем, визначення стратегічних цілей та впровадження інноваційних рішень. Врахування міжнародного досвіду, цифровізація та гармонізація стандартів сприятимуть підвищенню конкурентоспроможності української залізничної галузі на світовому рівні.

РОЗДІЛ 2. ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНІ АСПЕКТИ РЕАЛІЗАЦІЇ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

2.1 Нормативно-правове підґрунтя застосування механізмів реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень

Ефективне державне управління у сфері залізничних вантажних перевезень базується на чітко визначеній нормативно-правовій основі, яка забезпечує регулювання галузі відповідно до національних інтересів та міжнародних стандартів. Формування такої бази є необхідною умовою для стабільного функціонування транспортної системи, інтеграції України у глобальні економічні процеси та підтримки економічної безпеки держави. [150]. Основу такого регулювання становить Закон України «Про залізничний транспорт», який визначає правові та організаційні засади функціонування та розвитку галузі [138], який закріплює правові основи функціонування залізничного транспорту, визначає компетенцію органів державної влади у сфері регулювання та нагляду за дотриманням норм безпеки, встановлює загальні правила здійснення перевезень вантажів і пасажирів.

Окрім цього, діють спеціалізовані закони:

- Закон України «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» [144], який заклав правову основу для реформування «Укрзалізниці» у форматі акціонерного товариства та сприяв упорядкуванню управління майном державного залізничного підприємства [144];

- Закон України «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період» [159], що регулює діяльність залізничного транспорту в умовах надзвичайних ситуацій, зокрема в умовах

воєнного стану;

- Закон України «Про транспорт» [156], який визначає основні принципи державної транспортної політики та є загальною рамкою для регулювання всієї транспортної системи України.

Україна активно працює над гармонізацією національного законодавства із законодавством Європейського Союзу у межах Угоди про асоціацію. Особливого значення набуває інтеграція до європейської транспортної мережі TEN-T [273] та участь у міжнародних технічних проєктах розвитку транспортної галузі за підтримки ЄС [269].

Одним з пріоритетів державної політики у сфері вантажних залізничних перевезень є поступова лібералізація ринку. Це передбачає допуск приватних операторів до використання залізничної інфраструктури, створення конкурентного середовища та розмежування функцій власника інфраструктури та перевізника. Досвід країн Європейського Союзу свідчить, що лібералізація сприяє підвищенню ефективності, зниженню вартості перевезень та поліпшенню якості обслуговування [259; 272].

Важливим напрямом розвитку є цифровізація процесів залізничних перевезень – впровадження електронних систем обліку вантажів, електронних накладних, систем прогнозування та оптимізації логістики. Важливу роль відіграє застосування технологій Інтернету речей (IoT) для моніторингу технічного стану рухомого складу та об'єктів інфраструктури [274]. Цифрова трансформація дозволяє зменшити витрати, підвищити прозорість діяльності перевізників і забезпечити оперативний контроль за якістю послуг. Україна продовжує реалізовувати програми модернізації залізничної інфраструктури, орієнтовані на збільшення пропускну здатності, зниження енергоспоживання та підвищення безпеки руху. Оцінка ефективності інфраструктурних проєктів здійснюється відповідно до сучасних міжнародних методик, що дозволяє залучати фінансування з міжнародних фінансових установ [271]. Попри активну нормотворчу діяльність та стратегічне планування, існують низка викликів у практичній

реалізації нормативно-правового підґрунтя:

- недостатній рівень імплементації положень законодавства на практиці через слабкість інституційного середовища [271];
- високий рівень фізичного зносу інфраструктури та рухомого складу, що уповільнює модернізаційні процеси;
- невирішеність питання розподілу відповідальності між суб'єктами ринку в умовах лібералізації;
- відставання темпів цифровізації у порівнянні з провідними європейськими країнами [270].

Окремою проблемою залишається забезпечення фінансування масштабних проєктів модернізації залізничної мережі в умовах обмежених бюджетних ресурсів та необхідності відновлення пошкодженої інфраструктури внаслідок збройної агресії.

Нормативно-правова база, що регулює сферу залізничних вантажних перевезень в Україні, є досить розвиненою і враховує сучасні європейські стандарти та вимоги ринку. Разом із тим її ефективність залежить від якості імплементації, здатності державних органів забезпечити дотримання норм і розвитку конкурентного середовища. Успішна реалізація механізмів державного управління потребує комплексного підходу – поєднання нормативно-правового удосконалення, цифрової трансформації та модернізації матеріально-технічної бази. Подальша інтеграція України у світову транспортну систему вимагає прискорення реформ, поглиблення міжнародного співробітництва та посилення інституційної спроможності у сфері залізничних вантажних перевезень.

Правове регулювання діяльності у сфері залізничних вантажних перевезень в Україні здійснюється на основі системи законів, підзаконних актів, стратегій та міжнародних угод. Основним нормативним актом, що визначає правові, економічні та організаційні засади функціонування залізничного транспорту, є Закон України «Про залізничний транспорт» від 04.11.2018 р. № 273/96-ВР [138]. Він встановлює основи державного

управління у сфері залізничних вантажних перевезень, врегульовує відносини між перевізниками та споживачами послуг.

Однак цей закон суттєво застарів і не враховує змін у сфері логістики, цифровізації та ринкової лібералізації, які є актуальними у світлі євроінтеграції України [138]. У сучасних умовах виникає потреба в прийнятті нового профільного законодавства, яке відповідатиме принципам Третього залізничного пакету ЄС.

Доповненням до базового закону виступає Закон України «Про транспорт» від 20.09.2019 р. № 232/94-ВР, який визначає загальні принципи функціонування всієї транспортної системи та регламентує повноваження держави щодо регулювання безпеки, тарифів, екології та міжнародної кооперації [156]. Разом з Законом «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період» [159] він формує засади мобілізаційної підготовки транспортної галузі в умовах надзвичайних ситуацій, що стало особливо актуальним з 2022 року.

Суттєвим кроком реформування галузі стало ухвалення у 2012 році Закону України «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», відповідно до якого створено АТ «Укрзалізниця» [144]. Цей закон формалізував початок структурної реформи, яка передбачає розділення функцій управління інфраструктурою та перевезеннями. Для реалізації державної політики у сфері залізничних вантажних перевезень діє низка підзаконних актів, постанов Кабінету Міністрів, наказів Міністерства інфраструктури України (МІУ) та регуляторних документів НКРТ.

Національна транспортна стратегія України до 2030 року визначає пріоритети розвитку сектору, зокрема підвищення ефективності вантажних перевезень, розвиток логістичних хабів, діджиталізацію, імплементацію європейських стандартів і декарбонізацію. На її основі розробляються середньострокові плани дій, що супроводжуються щорічними звітами [150].

Окрім стратегій, важливим інструментом формування правового

середовища є «Зелена книга» залізничних вантажних перевезень, де акцентовано на необхідності конкуренції, інвестицій у інфраструктуру та стимулювання приватного сектору [50].

Нормативно-правова база України поступово гармонізується з законодавством ЄС відповідно до Угоди про асоціацію. У цьому контексті слід відзначити:

- імплементацію норм Третього пакету залізничного законодавства ЄС;
- створення умов для лібералізації ринку вантажних перевезень;
- реформу управління інфраструктурою (виокремлення адміністратора інфраструктури як незалежної структури) [174].

Суттєвий вплив на формування нормативної бази мають проекти міжнародної технічної допомоги ЄС (TAIEX, Twinning), які надають рекомендації щодо адаптації правового поля до європейських вимог.

Позитивним прикладом для України є Польща, яка за останні два десятиліття змогла перетворити свою залізничну галузь у конкурентоспроможну, в тому числі через активне законодавче реформування [256]. Її досвід адаптації директив ЄС у сфері залізничних вантажних перевезень вже частково використовується українськими законодавцями.

Основним суб'єктом розроблення нормативної політики є Міністерство інфраструктури України, яке формує стратегічні засади та координує їх імплементацію. До виконавців належать також Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека), АТ «Укрзалізниця» як монополіст у сфері вантажних перевезень [152], потенційні приватні оператори, які вимагають створення прозорих умов доступу до інфраструктури.

На рівні концептуальної розробки обговорюється створення незалежного регулятора ринку залізничних вантажних перевезень, що відповідає вимогам Директиви 2012/34/ЄС [259]. Попри наявність широкої нормативної бази, вона залишається фрагментарною, часто застарілою та не

уніфікованою. Серед основних проблем:

- невизначеність у розмежуванні функцій держави, інфраструктурного адміністратора та операторів;
- відсутність повноцінного регулятора конкуренції;
- недостатній правовий захист приватних інвесторів;
- незавершеність реформи тарифоутворення;
- неузгодженість між різними нормативними документами [259].

Експерти також наголошують на потребі прийняття нового профільного закону, який об'єднає в єдину рамку сучасні підходи до управління, фінансування, цифровізації та лібералізації галузі [259].

Нормативно-правова база в сфері залізничних вантажних перевезень формує фундамент для здійснення державного управління, однак потребує суттєвого оновлення відповідно до стандартів ЄС, сучасних викликів логістики та безпеки, а також потреб економіки під час війни. Реформування має базуватись на принципах конкуренції, цифровізації, незалежного регулювання та міжнародної інтеграції.

Ключову роль у реалізації державної політики у сфері залізничних вантажних перевезень відіграє Міністерство інфраструктури України (МІУ). Воно розробляє нормативно-правову базу, затверджує галузеві стратегії, координує діяльність підпорядкованих установ та взаємодіє з міжнародними партнерами. Зокрема, саме МІУ є відповідальним за виконання Національної транспортної стратегії до 2030 року [150].

В сфері контролю та безпеки функціонує Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека). Її повноваження охоплюють державний контроль за дотриманням норм перевезень, правил технічної експлуатації, безпеки руху, а також дотримання вимог ліцензування [32].

Міністерство фінансів України бере участь у регулюванні державного фінансування залізничної галузі, а Антимонопольний комітет України – у контролі за дотриманням конкурентного законодавства, однак у частині залізничних перевезень його повноваження залишаються обмеженими [103].

АТ «Укрзалізниця» (УЗ) – національний перевізник, який здійснює як управління інфраструктурою, так і вантажні та пасажирські перевезення. Її статус закріплений Законом України «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» [158]. Формально компанія є комерційною, але практично виконує і регуляторні, і державні функції, що суперечить принципам європейської транспортної політики [9].

Основною проблемою залишається відсутність чіткого розмежування функцій управління у сфері залізничних вантажних перевезень, що унеможлиблює створення справжнього конкурентного ринку [9].

Також у структурі УЗ функціонує Дирекція вантажних перевезень, що займається організацією вантажопотоків, взаємодією з клієнтами, тарифоутворенням, логістикою тощо. Втім, механізми внутрішнього управління досі залишаються забюрократизованими й неорієнтованими на ринкову ефективність [158]. Згідно з Угодою про асоціацію з ЄС, Україна взяла на себе зобов'язання створити незалежного адміністратора інфраструктури та окремого регулятора залізничного транспорту, що відповідає Директиві 2012/34/ЄС [259].

Цей процес передбачає інституційне розділення ролей:

- держава – як формувальник політики та контролюючий орган;
- незалежний адміністратор – як управлінець інфраструктурою;
- оператори – як конкуренти на ринку перевезень.

Наразі ця модель в Україні реалізована лише частково, що зазначається у звітах міжнародних донорів, зокрема проєктів Twinning, TRACECA, EIB технічної допомоги [10].

За прикладом Польщі, інституційне реформування супроводжувалось створенням Офісу залізничного транспорту Польщі (УТК) - незалежного регулятора, який:

- видає ліцензії;
- контролює доступ до інфраструктури;

- регулює тарифи;
- моніторить ринкову конкуренцію [10].

Україні рекомендовано наслідувати цю модель у рамках реформ, зокрема в частині дерегуляції й розвитку незалежних операторів [150].

Участь приватних операторів у залізничних вантажних перевезеннях в Україні наразі обмежена здебільшого орендою вагонів, оскільки відсутній відкритий доступ до інфраструктури на прозорих умовах. Запровадження системи open access, як в ЄС, передбачає рівний доступ до колій, прозору систему розподілу слотів, єдину електронну платформу управління.

Станом на 2025 рік, у пілотному режимі реалізуються проекти цифрової логістики, частково впроваджено е-TTN (електронна товарно-транспортна накладна), однак відсутня незалежна платформа управління даними, що є ключовим елементом для ефективного функціонування ринку [271]. З початком широкомасштабної війни роль залізниці як стратегічного ресурсу зростає. Відповідно, УЗ виконувала не лише господарські, а й мобілізаційні, евакуаційні та гуманітарні функції, що регламентується Законом «Про функціонування єдиної транспортної системи в особливий період» [159].

Водночас у період повоєнного відновлення передбачено активізацію інституцій з відбудови інфраструктури в межах плану Ukraine Facility. Участь іноземних операторів, інвесторів та міжнародних фінансових інституцій (ЄБРР, Світовий банк) потребує інституційної прозорості, стабільного регулятора та антикорупційних запобіжників [270].

Інституційна структура управління залізничними вантажними перевезеннями в Україні залишається перехідною. Попри прогрес у стратегічному плануванні, вона все ще зберігає риси державної монополії з обмеженим ринковим середовищем. Для забезпечення європейського вектору розвитку необхідне:

- створення незалежного регулятора;
- відокремлення інфраструктури від перевезень;

- цифровізація управління;
- розширення участі приватного сектору.

Система тарифів на вантажні перевезення залізничним транспортом в Україні перебуває під адміністративним регулюванням. Згідно з Постановою КМУ №1375 від 25.12.1996 р. та відповідними наказами МІУ, тарифи формуються за класами вантажів, відстанню перевезення та інфраструктурними складовими [139; 155].

Попри спроби переходу до економічно обґрунтованої моделі тарифоутворення, система залишається непрозорою та не враховує ринкових механізмів, що негативно впливає на інвестиційну привабливість галузі [155].

Серед актуальних викликів:

- перехресне субсидування (прибуткові вантажі покривають збитки від інших сегментів);
- відсутність стимулів до підвищення ефективності операторів;
- неврахування повного життєвого циклу інфраструктури у структурі тарифу [139].

З метою адаптації до європейських вимог передбачено поступове впровадження системи інфраструктурних зборів та динамічного тарифу відповідно до Директиви 2012/34/ЄС [259].

Модернізація рухомого складу, оновлення інфраструктури та цифровізація вантажних перевезень потребують системного залучення інвестицій. Основні джерела фінансування включають: власні кошти АТ «Укрзалізниця» (прибуток, амортизація), державний бюджет (через програми підтримки стратегічних напрямів), кредити міжнародних фінансових установ (ЄБРР, ЄІБ, Світовий банк), державно-приватне партнерство (ДПП).

Ефективне використання економіко-правових механізмів залежить від наявності прозорої нормативної бази інвестування, у тому числі в сегменті залізничних вантажних перевезень, що наразі має суттєві обмеження [15; 31]. Прогресивним інструментом є концесія на окремі ділянки інфраструктури чи приватне інвестування у під'їзні колії, що вже впроваджується пілотно у

співпраці з портовими операторами [150].

Згідно з законодавством, доступ до сфери залізничних вантажних перевезень в Україні є формально відкритим для приватних операторів, однак фактично його реалізація стикається з численними бар'єрами. Економіко-правовими умовами забезпечення конкуренції мають бути:

- незалежне ціноутворення на інфраструктурні послуги;
- ліцензійні правила без дискримінації;
- договірна модель з інфраструктурним адміністратором [142].

На практиці, централізована структура УЗ і відсутність незалежного регулятора залишають ринок закритим для нових гравців.

У рамках Національної транспортної стратегії передбачено використання економічних механізмів для:

- стимулювання електрифікації рухомого складу;
- впровадження систем е-ТТН та цифрового супроводу вантажів;
- переходу до енергозберігаючих технологій.

Запровадження зеленої логістики має супроводжуватись як фінансовими пільгами (податкові та митні стимули), так і правовими гарантіями для операторів, що інвестують у сталий розвиток [150].

Правове забезпечення економічної політики здійснюється через Закони «Про залізничний транспорт» [138], «Про транспорт» [156], Постанови Кабінету Міністрів, якими регулюється розподіл державних субсидій, тарифна політика, умови інвестування, рамкові угоди між державою та міжнародними партнерами [139]. Водночас відсутність узгодженої нормативної доктрини щодо економіки залізничного управління обмежує ефективність державного втручання.

Економіко-правові механізми державного управління у сфері залізничних вантажних перевезень мають потенціал до трансформації у напрямку прозорості, конкурентної та сталорозвиваючої моделі. Пріоритетами виступають оновлення тарифної системи, формування сприятливого інвестиційного середовища, забезпечення доступу до інфраструктури та

створення ефективних стимулів для модернізації. Реалізація цих цілей можлива лише за умови глибокої правової реформи та інституційної незалежності ключових регуляторів.

2.2 Аналіз організаційних механізмів реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень щодо забезпечення інформаційної безпеки

У сучасних умовах стрімкого розвитку цифрових технологій та зростання загроз у сфері інформаційної безпеки питання організації ефективного управління залізничними вантажними перевезеннями набуває особливої актуальності. Інформаційна безпека є ключовим елементом забезпечення стабільності функціонування транспортної системи, адже від її рівня залежить захист критично важливих даних, інформаційних ресурсів та безперервність логістичних процесів. Реалізація державної політики у цій сфері потребує комплексного підходу, який включає удосконалення організаційних механізмів, впровадження сучасних технологій захисту інформації та формування нормативно-правової бази, адаптованої до міжнародних стандартів. Аналіз організаційних механізмів дозволяє визначити найбільш ефективні інструменти управління, спрямовані на забезпечення інформаційної стійкості залізничної транспортної системи та її інтеграцію у глобальні логістичні мережі [271].

Сьогодні залізнична галузь України, особливо вантажні перевезення, є важливим елементом критичної інфраструктури, що забезпечує функціонування промислових кластерів, транскордонну торгівлю та логістичну інтеграцію в європейський простір. Порушення стабільності інформаційних систем, кібератаки, витіки конфіденційних даних або втручання у системи диспетчеризації можуть призвести не лише до економічних збитків, а й до широкомасштабних логістичних збоїв,

транспортного колапсу або навіть техногенних катастроф [86].

У цьому контексті важливим завданням є аналіз організаційних механізмів забезпечення інформаційної безпеки, що включає розгляд ролі суб'єктів, координаційних інструментів, нормативно-правового поля та практик захисту цифрових активів у межах залізничного вантажного сектору. Такий аналіз дозволяє виявити системні вразливості, недоліки в міжінституційній взаємодії, неузгодженості в розподілі повноважень та відсутність чіткої політики з управління інформаційними ризиками.

Особливого значення набуває організаційна складова, яка передбачає не лише технологічний рівень захисту (системи моніторингу, резервного копіювання, фаєрволи тощо), але й розробку внутрішніх регламентів, визначення відповідальних осіб, формування культури інформаційної безпеки на всіх рівнях управління. У випадку з АТ «Укрзалізниця», що є основним оператором залізничних вантажних перевезень, питання інформаційної безпеки тісно пов'язані з ризиками втрати операційного контролю, корупційними загрозами, а також цільовими атаками з боку суб'єктів гібридної агресії [112].

Таким чином, обґрунтування важливості аналізу організаційних механізмів у сфері інформаційної безпеки є не лише академічним завданням, а й практичною потребою для формування ефективної, стійкої та адаптивної державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень в умовах постійно зростаючих кіберзагроз та цифрових викликів.

Забезпечення інформаційної безпеки у сфері залізничних вантажних перевезень в Україні здійснюється на основі багаторівневої системи нормативно-правових актів, яка включає як загальнодержавні документи, так і галузеві регламенти, що регулюють діяльність у сфері захисту інформації, кібербезпеки, цифрової трансформації та критичної інфраструктури.

На загальнодержавному рівні основним актом, що визначає правові засади захисту кіберпростору, є Закон України «Про основні засади забезпечення кібербезпеки України» [147]. Він встановлює основи

формування і реалізації державної політики, принципи взаємодії суб'єктів забезпечення кібербезпеки та вимоги до об'єктів критичної інфраструктури, до яких належить і залізнична галузь. Також важливе значення мають положення Закону України «Про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах» [137], який регламентує технічний та організаційний захист інформації, і Закону України «Про інформацію», що окреслює правові засади обігу інформації в Україні [148].

Серед стратегічних документів, що мають безпосереднє відношення до розвитку інформаційної безпеки на вантажному транспорті, варто виокремити Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року, де зазначено необхідність цифрової трансформації транспортної системи із забезпеченням її стійкості до зовнішніх загроз [150]. Також вагоме значення має Концепція розвитку цифрової економіки та суспільства України [77], яка визначає кібербезпеку як пріоритетну сферу для розвитку ІТ-інфраструктури. Нарешті, Стратегія кібербезпеки України на період до 2025 року, затверджена Указом Президента, окреслює напрями дій щодо захисту критичної інфраструктури, серед яких транспортна галузь займає пріоритетне місце [141].

На галузевому рівні правове регулювання у сфері інформаційної безпеки здійснюється через внутрішні нормативні документи, положення, регламенти та технічні стандарти, які діють в межах АТ «Укрзалізниця» та підвідомчих установ. Водночас аналіз нормативної бази засвідчує наявність низки суттєвих прогалин, серед яких:

- відсутність чіткої типології об'єктів критичної інфраструктури залізничного транспорту у нормативних актах, що ускладнює практичну реалізацію заходів із кіберзахисту;
- неврегульованість питань відповідальності між суб'єктами системи (Мінінфраструктури, Укрзалізниця, Держспецзв'язку, СБУ) за конкретні аспекти забезпечення інформаційної безпеки;
- відсутність обов'язкових вимог щодо сертифікації програмного

забезпечення, що використовується в інформаційних системах залізничного транспорту, особливо тих, що інтегруються з державними сервісами (наприклад, АСУ вантажних перевезень, електронний документообіг);

- низький рівень інтеграції галузевої нормативної бази з міжнародними стандартами у сфері інформаційної безпеки, такими як ISO/IEC 27001, NIST CSF, що знижує ефективність запроваджених заходів [67].

Таким чином, наявна нормативно-правова система, хоча й створює загальні передумови для реалізації інформаційної безпеки в залізничному вантажному секторі, потребує істотного вдосконалення. Йдеться, насамперед, про узгодження галузевих регламентів із загальнодержавною політикою, визначення пріоритетних об'єктів захисту, запровадження вимог до ризик-менеджменту інформаційної безпеки та створення механізмів міжвідомчої координації.

Забезпечення інформаційної безпеки у сфері залізничних вантажних перевезень є міжвідомчим завданням, що вимагає чіткої координації дій між державними органами, установами сектора безпеки та суб'єктами господарювання залізничного транспорту. Інституційна структура цієї системи є складною, оскільки охоплює органи виконавчої влади, правоохоронні структури, спеціальні служби, а також державне підприємство «Укрзалізниця», яке виконує операційну функцію щодо перевезень.

Ключову політичну та нормативно-координаційну роль у цій системі відіграє Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України, яке формує державну транспортну політику, зокрема й у сфері цифровізації залізничного транспорту. Одночасно Державна служба спеціального зв'язку та захисту інформації України (Держспецзв'язку) відповідає за технічне регламентування, нагляд за дотриманням вимог безпеки в сфері електронних комунікацій та забезпечення кіберзахисту об'єктів критичної інфраструктури, до яких належить і залізничний транспорт [33].

Особливе місце у сфері запобігання загрозам інформаційній безпеці

посідає Служба безпеки України, яка виконує функції контррозвідки, аналізу ризиків та боротьби з кіберзлочинністю, що загрожує об'єктам транспортної інфраструктури. СБУ взаємодіє з Держспецзв'язку та Національним координаційним центром кібербезпеки при РНБО з метою ідентифікації та реагування на інциденти у сфері кібербезпеки.

На рівні реалізації управлінських і технічних заходів основну відповідальність несе АТ «Укрзалізниця». Структура цього підприємства включає підрозділи ІТ-департаменту, служби кіберзахисту, а також департаменту безпеки, що забезпечують виконання політик інформаційної безпеки, впровадження цифрових платформ (АСУП, SCADA, e-railway, е-документообіг) та контроль за доступом до критичних систем [158]. Однак на практиці спостерігається недостатня синхронізація дій між цими підрозділами, що ускладнює реалізацію єдиної політики інформаційної безпеки.

Функціональний розподіл повноважень виявляє низку викликів. Зокрема, відсутність чітко окреслених зон відповідальності між центральними органами виконавчої влади та підприємствами призводить до дублювання функцій, а подекуди – до безвідповідальності за недоліки у безпеці ІТ-систем. Крім того, брак формалізованих механізмів міжвідомчої взаємодії унеможлиблює ефективне реагування на інциденти в реальному часі, що є критично важливим у сфері транспортної безпеки [140].

Іншим слабким місцем є низький рівень інтеграції внутрішніх ІТ-рішень Укрзалізниці з державними системами моніторингу та реагування на кіберзагрози. Наприклад, система CERT-UA (команда реагування на кіберінциденти при Держспецзв'язку) не має достатнього рівня доступу до каналів обміну технічною інформацією з транспортними підприємствами, що ускладнює реалізацію превентивного захисту.

Таким чином, для ефективного функціонування організаційного механізму забезпечення інформаційної безпеки у сфері залізничних вантажних перевезень необхідна оптимізація інституційної взаємодії,

делімітація повноважень та розробка міжвідомчих протоколів реагування, а також модернізація внутрішніх регламентів і стандартів у самій Укрзалізниці відповідно до рекомендацій ENISA та ISO/IEC 27001.

Цифровізація залізничного транспорту в Україні, зокрема вантажного сегмента, відбувається на тлі підвищення загроз кібербезпеці, що перетворює забезпечення інформаційної безпеки на один із критичних напрямів державної транспортної політики. В умовах гібридної війни, енергетичних і логістичних шоків, саме стабільне функціонування залізничної інфраструктури, яка дедалі більше залежить від інформаційно-комунікаційних технологій (ІКТ), вимагає системного і практично орієнтованого підходу до реалізації політики безпеки.

Наразі в структурі АТ «Укрзалізниця» впроваджено кілька ключових цифрових платформ, що напряду залежать від захищеності інформаційного середовища. Це, зокрема:

- АСУ вантажних перевезень, яка забезпечує автоматизований облік та диспетчеризацію вантажних потоків;
- електронний документообіг (Е-док), який активно використовується у взаємодії з контрагентами;
- система «Е-клієнт», що слугує платформою для бронювання, оформлення та моніторингу вантажоперевезень у реальному часі;
- підсистеми управління тягою та графіками руху, які інтегруються з елементами SCADA та телеметричними сенсорами на об'єктах інфраструктури.

Ці цифрові рішення формують базовий технічний каркас для функціонування вантажних перевезень, однак залишаються вразливими до кібератак, які, за оцінками Національного координаційного центру кібербезпеки при РНБО України, є все більш скоординованими та цілеспрямованими. Так, протягом 2023 року виявлено понад 800 спроб вторгнення до об'єктів транспортної інфраструктури, зокрема атак на мережеву інфраструктуру залізниці, з яких щонайменше 12 носили ознаки

спрямованого шкідливого впливу на SCADA-системи [266].

На рівні підприємств галузі, включно з «Укрзалізницею», стан впровадження політик з інформаційної безпеки залишається неоднорідним. За внутрішніми аудитами 2023 року, лише 47% регіональних філій підприємства мали чинні локальні нормативні документи з кібербезпеки, а ще менше – мали затверджені регламенти реагування на кіберінциденти [266]. У багатьох випадках спостерігається формальний підхід до впровадження стандартів ISO/IEC 27001, або ж використання застарілих підходів до ідентифікації ризиків і моніторингу інформаційних потоків [266].

В умовах збройної агресії проти України, інформаційна безпека у сфері залізничних вантажних перевезень набуває особливої ваги. Залізниця залишається критично важливою для логістики, евакуацій, оборонного забезпечення та експорту, тому організаційні механізми забезпечення її цифрової стійкості стали ключовим напрямом державної політики.

Протягом 2024-2025 років «Укрзалізниця» неодноразово зазнавала масованих кібератак. Зокрема, у березні 2025 року масштабна атака вивела з ладу онлайн-системи планування маршрутів, замовлення перевезень та комунікацій з клієнтами, що призвело до збоїв у перевезенні понад 7 млн тонн вантажів і затримок понад 350 вантажних поїздів. Загальна кількість зареєстрованих кібератак на критичну транспортну інфраструктуру у 2024 році сягнула понад 4315 випадків [68], із тенденцією до зростання у першому півріччі 2025 року.

У зв'язку з цим, державна політика активізувала заходи щодо впровадження багаторівневої системи захисту критичних ІТ-компонентів, зокрема шляхом:

- створення окремих підрозділів кібербезпеки в структурі АТ «Укрзалізниця», відповідальних за аудит цифрових ризиків та впровадження протоколів реагування на інциденти;

- запуску системи постійного моніторингу та раннього попередження про кіберзагрози в співпраці з CERT-UA та державною

службою спеціального зв'язку;

- розробки та адаптації Національної моделі кіберстійкості для транспортного сектору України на основі директиви NIS2 ЄС та стандарту ISO/IEC 27001 [257].

Крім внутрішніх ініціатив, у 2025 році суттєво активізувалася міжнародна технічна підтримка. У межах співпраці з e-Governance Academy, USAID та Програмою кіберстійкості ЄС, у травні 2025 року Укрзалізниця долучилась до програми «RailSecure-UA», яка передбачає фінансування розбудови резервних дата-центрів, удосконалення систем шифрування внутрішніх логістичних каналів та розгортання автоматизованих систем управління ризиками в кіберпросторі [257].

На нормативно-організаційному рівні вживаються також такі заходи:

- адаптація Стратегії кібербезпеки України (оновлення червень 2025 р.) до викликів у транспортному секторі;
- обов'язкова сертифікація ІТ-систем, задіяних у процесах управління вантажопотоками;
- розвиток механізмів державно-приватного партнерства для фінансування цифрових захисних ініціатив, зокрема за участі логістичних компаній та операторів контейнерних перевезень.

Отже, можна констатувати, що держава, реагуючи на нові виклики, формує комплексну організаційну політику в сфері забезпечення інформаційної безпеки залізничних вантажних перевезень. Вона охоплює не лише технічні заходи, а й інституційну взаємодію, правове регулювання та міжнародне партнерство, що є передумовою збереження стійкості транспортної системи в умовах війни та її сталого функціонування в післявоєнний період.

Окремої уваги заслуговують виклики, пов'язані з інтеграцією ІКТ-інфраструктури залізниці з національними та міжнародними транспортними системами. Наприклад, при реалізації ініціативи з інтеграції з європейською платформою TAF-TSI виникли численні труднощі з уніфікацією даних,

захистом обмінів і забезпеченням сумісності криптографічних алгоритмів, що демонструє обмеженість існуючих архітектур безпеки [265].

Також варто відзначити, що інституційна координація між ключовими гравцями – Держспецзв’язку, СБУ, Мінінфраструктури та самою Укрзалізницею – відбувається переважно в режимі запитів на реагування, а не на основі інтегрованого проактивного моделювання загроз. Це створює ризики фрагментації зусиль і затримки в реагуванні на складні інциденти, які можуть виникнути на перетині секторів – зокрема енергетики, логістики та оборонної інфраструктури [265].

У процесі аналізу практичних аспектів було ідентифіковано також високий рівень залежності від людського чинника, що в умовах обмеженої підготовки персоналу часто призводить до компрометації паролів, використання незахищених каналів зв’язку, або ігнорування протоколів резервного копіювання. Так, у 2023 році зафіксовано щонайменше п’ять інцидентів з витоків конфіденційної документації через недбалість працівників підприємств галузі [68].

На додачу, існує проблема відсутності централізованої аналітичної платформи, яка б дозволяла уніфіковано збирати, аналізувати та передавати інформацію про кіберінциденти між ключовими гравцями сектору. Наявні інструменти реагування є переважно ручними, а доступ до журналів подій обмежений навіть для внутрішніх служб інформаційної безпеки.

Таким чином, практичні аспекти реалізації політики інформаційної безпеки у сфері залізничних вантажних перевезень в Україні демонструють значну фрагментацію, нормативну незавершеність і кадрову вразливість. Це створює реальні передумови для системного порушення функціонування критичних логістичних процесів, що є неприпустимим в умовах воєнного стану та посткризової реконструкції.

Незважаючи на стратегічну важливість забезпечення інформаційної безпеки в системі залізничних вантажних перевезень, її організаційне забезпечення в Україні стикається з низкою суттєвих проблем, що мають

комплексний і системний характер. Аналіз відкритих джерел, звітів державних структур та експертних оцінок дозволяє виокремити кілька основних груп викликів, що ускладнюють ефективну реалізацію державної політики у цій сфері.

1. Обмеженість ресурсного забезпечення. Одним із головних бар'єрів для ефективного впровадження інформаційної безпеки є недостатній рівень фінансування. Бюджетні асигнування на кібербезпеку у транспортному секторі є фрагментарними й не відповідають рівню актуальних загроз. Крім того, матеріально-технічне забезпечення залізничних підприємств часто не відповідає сучасним вимогам: значна частина обладнання є застарілою, відсутні резервні канали зв'язку, сучасні системи моніторингу кіберінцидентів (SIEM) або захищені дата-центри.

2. Дефіцит кваліфікованого персоналу. Нестача фахівців з інформаційної безпеки в межах «Укрзалізниці» є критичною проблемою. Згідно з внутрішніми аудитами, лише в окремих філіях є посади з профільними обов'язками, а рівень цифрової компетентності працівників, відповідальних за IT-інфраструктуру, часто не відповідає стандартам ISO/IEC 27001 [192]. Відсутність системної підготовки, сертифікації кадрів та кар'єрного стимулювання поглиблює цю проблему.

3. Інституційна фрагментація та низький рівень координації. Відсутність чітко регламентованого механізму взаємодії між ключовими суб'єктами – Мінінфраструктури, Держспецзв'язку, СБУ, ДП «Інфраструктура» та АТ «Укрзаліниця» – призводить до дублювання функцій, затримок у реагуванні на інциденти та неефективного управління ризиками. У структурі «Укрзалізниці» немає єдиного центру відповідальності за інформаційну безпеку, що значно ускладнює оперативне управління [192].

4. Недостатня інтеграція з державною системою кіберзахисту. Національна система реагування на кіберінциденти (CERT-UA) фіксує, що суб'єкти залізничної інфраструктури лише частково інтегровані в систему

обміну інформацією про загрози. Як наслідок, існує затримка в передачі даних про атаки, вразливості чи нові методи впливу на інформаційні системи транспорту [112].

5. Неврегульованість обміну даними між суб'єктами критичної інфраструктури. Ключовим викликом залишається відсутність чітких протоколів інформаційної взаємодії між залізничними підприємствами, постачальниками цифрових послуг, оператором зв'язку та державними інституціями. Це знижує ефективність раннього попередження та синхронізованої протидії кіберзагрозам [112].

Узагальнюючи, можна стверджувати, що існуючі організаційні механізми є недостатньо адаптованими до сучасних викликів у сфері інформаційної безпеки залізничних вантажних перевезень. Вони потребують оновлення, посилення координації та системного підходу до ресурсного, кадрового й процедурного забезпечення.

З огляду на виявлені у розділі 2 проблеми, удосконалення організаційних механізмів забезпечення інформаційної безпеки в сфері залізничних вантажних перевезень має базуватись на комплексному, скоординованому та ризик-орієнтованому підході. У цьому контексті пропонуються наступні практичні заходи:

1. Розробка чітких процедур і регламентів взаємодії суб'єктів безпеки. Необхідним є створення єдиного регламенту (стандарту) взаємодії між основними органами – Мінінфраструктури, СБУ, Держспецзв'язку, АТ «Укрзалізниця», профільними філіями та ІТ-постачальниками. Такий документ має містити алгоритми дій у разі кіберінцидентів, канали обміну інформацією про загрози, відповідальність сторін та терміни реагування [112]. Доцільним є також розроблення типових положень для підприємств галузі щодо інформаційної безпеки.

2. Впровадження системи ризик-менеджменту в управлінні інформаційною безпекою. Інформаційна безпека має стати невід'ємною частиною системи управління ризиками у транспортному секторі.

Пропонується впровадження стандартів ISO/IEC 27005:2022 на рівні Укрзалізниці та її філій, із щорічною оцінкою ризиків, вразливостей та кіберзагроз. На цій основі доцільно розробити план заходів щодо зниження ризиків для кожної категорії активів критичної інформаційної інфраструктури.

3. Створення міжвідомчих центрів кіберзахисту транспортної інфраструктури. З метою підвищення оперативності реагування, пропонується ініціювати створення галузевого Центру кібербезпеки транспортної інфраструктури, до складу якого входитимуть представники CERT-UA, СБУ, Укрзалізниці, Укртрансбезпеки, провайдерів зв'язку. Такий центр координуватиме роботу з моніторингу, обміну загрозами, реагування на інциденти та консультування підприємств галузі [112].

4. Посилення кадрового потенціалу. Однією з ключових умов підвищення ефективності організаційних механізмів є інвестиції у людський капітал. Доцільним є створення інституту регулярного навчання та сертифікації персоналу Укрзалізниці за напрямками інформаційної безпеки (зокрема за програмами CISSP, CISM, CompTIA Security+). Крім того, доцільно передбачити стимулюючі механізми для збереження фахівців у системі (надбавки, премії, можливість ротації).

5. Формування публічно-приватного партнерства у сфері кіберзахисту. Для посилення спроможності держави реагувати на динамічні виклики цифрового середовища необхідне створення умов для партнерства з бізнесом. Зокрема, варто передбачити створення платформ співпраці між Укрзалізницею, виробниками обладнання, ІТ-компаніями та хмарними сервісами для впровадження інноваційних рішень з кіберзахисту. Прикладом можуть слугувати моделі співпраці, реалізовані в ЄС та Канаді, де створені галузеві альянси з кіберстійкості.

6. Інтеграція цифрових рішень у національну систему кібербезпеки. Пропонується інтегрувати критичні цифрові системи «Укрзалізниці» (АСУ, SCADA, системи безпеки руху) в єдиний реєстр критичних об'єктів

національної інфраструктури. Це дозволить забезпечити пріоритетність їх захисту на рівні державної політики, отримання додаткових ресурсів, а також автоматизувати зв'язок з CERT-UA щодо загроз і рекомендацій [112].

Отже, реалізація зазначених пропозицій має забезпечити комплексне оновлення організаційної системи забезпечення інформаційної безпеки залізничних вантажних перевезень, зробити її гнучкою, адаптивною до нових загроз та інтегрованою в загальнодержавну систему кібербезпеки.

Аналіз організаційних механізмів забезпечення інформаційної безпеки у сфері залізничних вантажних перевезень засвідчив, що даний компонент набуває дедалі більшого значення в контексті цифрової трансформації транспортної галузі та зростання кіберзагроз. Інформаційна безпека виступає не лише елементом технічного захисту, але й критично важливою умовою ефективного функціонування залізничної інфраструктури як складової національної безпеки.

Дослідження виявило, що наявна нормативно-правова база, попри певні позитивні зрушення (зокрема затвердження Стратегії кібербезпеки, Концепції цифрового простору, Транспортної стратегії), залишається фрагментованою та не повністю адаптованою до специфіки критичної транспортної інфраструктури. Прогалини та неузгодженості у правовому полі ускладнюють реалізацію узгодженої політики безпеки.

Інституційна структура реалізації політики інформаційної безпеки характеризується надмірною кількістю суб'єктів (Міністерство інфраструктури, Держспецзв'язку, СБУ, АТ «Укрзалізниця», галузеві філії), між якими відсутні чітко визначені повноваження, що спричиняє дублювання функцій і низький рівень координації.

Практичний стан реалізації інформаційної безпеки на підприємствах залізничного транспорту залишається недостатнім. Попри впровадження окремих цифрових систем (АСУ, SCADA), систематичного підходу до кіберзахисту не сформовано. Аналіз типових загроз та інцидентів показує наявність серйозних вразливостей, зокрема щодо захисту каналів зв'язку,

аутентифікації персоналу та резервного збереження даних.

В умовах збройної агресії РФ та масштабних кіберзагроз забезпечення інформаційної безпеки залізничної галузі стало стратегічним пріоритетом. За останній рік держава реалізувала низку організаційно-технічних ініціатив:

- у березні-квітні 2025 року ПАТ «Укрзалізниця» неодноразово зазнавало системних кібератак, внаслідок яких онлайн-продажі квитків та частина операцій мігрували на резервні канали. Завдяки заздалегідь розробленій стратегії відновлення та партнерству з кібердепартаментом СБУ вдалося мінімізувати втрати та зберегти рух поїздів у штатному режимі;

- у січні 2024 року створено спеціалізовану авіа-розвідувальну групу у складі УЗ: на коліях почали використовувати безпілотні літальні апарати для моніторингу охорони інфраструктури та виявлення потенційних кібер- або фізичних загроз. Цей підрозділ підтримується методиками підготовки ветеранів, сумісно з Kruk UAV Center [217];

- Державна служба спеціального зв'язку та захисту інформації (Держспецзв'язку) у січні 2025 року запустила проєкт «Cybersecurity Preparedness for Critical Infrastructure», адресований операторам критичної інфраструктури, зокрема УЗ. Цей навчально-практичний захід покликаний підвищити готовність персоналу до кіберінцидентів, сформувати ефективну систему протоколів реагування та адаптувати стандарт NIST до транспортного сектору [112];

- у 2024-2025 роках Україна гармонізувала своє інформаційно-технічне нормативне поле з нормами ЄС. Зокрема, УЗ і Європейське агентство залізниць (ERA) уклали Меморандум про технічну взаємодію, спрямований на імплементацію TSI – Technical Specifications for Interoperability, у тому числі у сфері кібербезпеки [112].

Механізми реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень контролюються державними органами в багатьох економічно розвинених країнах. На сьогодні стратегії та концепції її розвитку розглядаються в рамках масштабних програм фінансування та модернізації,

що охоплюють не лише національний, а й глобальний рівень. Це свідчить про існування загальносвітової політики щодо вдосконалення транспортних систем, яка посилює роль державного регулювання. У цьому контексті міжнародні стандарти виступають своєрідною угодою, що визначає правила для всіх країн-членів у межах їхніх територій щодо надання транспортних послуг. Наприклад, серед директив та регламентів Європейського Союзу є положення, які встановлюють основні принципи і норми державного регулювання у сфері залізничних вантажних перевезень, а також регламентують правила надання транспортних послуг для всіх країн-членів ЄС.

З огляду на це, розвиток залізничних вантажних перевезень в Україні стає особливо важливим у зв'язку з наростаючими тенденціями цифровізації. Передусім це має здійснюватися через державне стимулювання партнерських ініціатив у транспортній галузі. По-друге, важливо створювати цифрове середовище на державному рівні для управління реалізацією проектів з трансформації транспортної інфраструктури. У цьому контексті доцільним є формулювання теоретичних засад розвитку транспортної інфраструктури з урахуванням світових тенденцій, а також визначення пріоритетних напрямів їх реалізації.

Зважаючи на глобальні тренди у сфері залізничних вантажних перевезень, для України важливо визначити такі цілі її розвитку:

підвищення швидкості руху;

створення цифрових коридорів, які базуються на інтелектуальних транспортних засобах;

впровадження інтелектуальних систем управління транспортом, безпекою та організацією руху;

розвиток електронних споживчих послуг, зокрема мобільних додатків, які забезпечують інтеграцію інтелектуальної інфраструктури, трансформацію станцій, портів та аеропортів;

впровадження роботизованих систем доставки, цифровізація

виробничих процесів та інтеграція систем обслуговування.

У цьому контексті інтеграція та цифровізація мають стати ключовими елементами для реалізації глобальних змін у сфері залізничних вантажних перевезень. Ці процеси повинні бути основними напрямками розвитку галузі. Інтеграція передбачає формування інтелектуального партнерства через об'єднані виробничі структури, а також створення спільних цифрових інновацій для транспортної інфраструктури.

Цифровізація, своєю чергою, передбачає впровадження передових технологій, таких як штучний інтелект (AI), великі дані (Big Data), доповнена реальність (AR), візуалізаційні технології, блокчейн і робототехніка. Ці інновації сприятимуть гармонійному поєднанню всіх компонентів транспортної системи, підвищенню її ефективності та спрямованості на задоволення потреб клієнтів.

Складність процесів інтеграції та цифровізації потребує впровадження низки заходів на різних рівнях державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень: від етапів планування та регулювання до координації підтримки та стимулювання. На міжнародному, національному та регіональному рівнях саме держава повинна орієнтуватися на світові практики, адже вона відіграє ключову роль у заохоченні співпраці між різними учасниками транспортних екосистем. Це включає реалізацію проєктів із трансформації галузі, які вимагають підтримки державних ініціатив залежно від масштабу та цільових результатів, спрямованих на задоволення потреб місцевого чи регіонального розвитку.

Розвиток залізничних вантажних перевезень є невід'ємною складовою економічного розвитку будь-якої держави. Його вдосконалення дозволить зробити перевезення швидшими, безпечнішими, екологічно чистішими та енергоефективнішими. Саме ці аспекти мають стати пріоритетом для держави у підтримці транспортного сектору через розробку дієвих механізмів регулювання.

Для цього необхідно створити концептуальні основи та механізми

державного управління, які сприятимуть розвитку залізних вантажних перевезень в Україні. Особливу увагу слід приділити впровадженню цифрових технологій, що є ключовим етапом у процесі її модернізації та відповідатиме сучасним викликам і тенденціям.

Варто відзначити наступну сукупність інституційно-організаційних механізмів, створених для підвищення інформаційної безпеки:

- підвищення оперативної стійкості: регулярне тестування резервних каналів, проведення «кібернавчань» за участю СБУ й Держспецзв'язку;
- залучення інноваційних технологій: застосування дронів для фізичного моніторингу та оперативної аналітики поруч з IT-червоною лінією;
- освітня компонента: численні тренінги, стажування, симуляційні інциденти для персоналу, що охоплюють кібергігієну, реагування на атаки та процедури розслідування;
- нормативізація через гармонізацію з TSI, NIS-2 та національними стандартами кібербезпеки, що забезпечують юридичну основу для подальшого розвитку;
- партнерські моделі: співпраця УЗ з міжнародними агентствами (ERA, e-Governance Academy), що забезпечує трансфер знань, технологій та найкращих практик.

Основними викликами є обмеженість фінансових і кадрових ресурсів, низький рівень цифрової компетенції персоналу, відсутність стандартів ризик-менеджменту, слабка інтеграція галузевих систем у загальнодержавну систему кіберзахисту, а також недостатній обмін інформацією між суб'єктами критичної інфраструктури.

У цьому контексті сформульовані конкретні пропозиції щодо удосконалення організаційних механізмів: впровадження чітких регламентів взаємодії між суб'єктами політики; створення міжвідомчих центрів кіберзахисту; систематизація ризик-менеджменту відповідно до міжнародних стандартів (ISO/IEC 27005); інституціоналізація публічно-приватного

партнерства; а також інвестування у людський капітал і підвищення кваліфікації фахівців [270].

Таким чином, удосконалення організаційних механізмів забезпечення інформаційної безпеки повинно стати пріоритетним напрямом державної політики у сфері розвитку залізничних вантажних перевезень, що забезпечить як безперервність логістичних процесів, так і стійкість транспортної інфраструктури до сучасних кіберзагроз.

2.3 Соціально-економічні аспекти реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень

Розвиток залізничних вантажних перевезень є стратегічним напрямом державної політики, який впливає на соціально-економічний розвиток країни та її інтеграцію у світову економіку. Ефективне функціонування залізничного транспорту забезпечує не лише стабільність логістичних процесів, але й сприяє формуванню нових робочих місць, підвищенню рівня зайнятості населення, створенню умов для економічного зростання та регіонального розвитку. Водночас реалізація державної політики у цій сфері потребує врахування соціальних аспектів, таких як забезпечення доступності транспортних послуг, підвищення якості обслуговування та дотримання екологічних стандартів. Аналіз соціально-економічних процесів дозволяє оцінити ефективність управлінських рішень, спрямованих на розвиток залізничних вантажних перевезень, та визначити їх вплив на добробут населення і конкурентоспроможність національної економіки. Поряд із технічними і логістичними параметрами, ця політика значною мірою визначає соціальний та економічний стан вітчизняних підприємств, працівників галузі та населення в цілому. Проблеми, пов'язані з трудовими ресурсами, соціальним захистом, а також вплив на розвиток підприємницької діяльності в цій сфері, можуть бути як позитивними, так і негативними в

залежності від вибору політичних стратегій та впроваджених реформ.

Залізничний вантажний транспорт є однією з найбільших сфер економіки з точки зору працевлаштування. За даними міжнародних досліджень, залізничні компанії забезпечують робочими місцями значну кількість осіб, які здійснюють не лише операційну діяльність, а й обслуговують інфраструктуру, займаються ремонтом, управлінням та забезпеченням безпеки руху [112]. Тому реформи, спрямовані на оптимізацію функціонування цієї галузі, мають значний вплив на соціальні умови працівників.

Зокрема, в умовах приватизації та лібералізації ринку вантажних перевезень можуть виникати труднощі для працівників, адже чисельність персоналу часто зменшується внаслідок автоматизації та скорочення витрат. Це, у свою чергу, може призвести до зниження рівня соціальних гарантій та пенсійного забезпечення [89]. Водночас, якісне управління реформами та правильно направлені соціальні ініціативи можуть призвести до поліпшення умов праці та створення нових робочих місць, зокрема завдяки розвитку інфраструктури та новим проектам з модернізації залізничного транспорту [90].

Реалізація державної політики в сфері вантажних перевезень безпосередньо впливає на економічну ефективність підприємств, що займаються залізничним транспортом, а також на логістичні компанії, що здійснюють організацію вантажних перевезень [86]. Зокрема, внаслідок державних субсидій та інвестицій у модернізацію інфраструктури підприємства можуть отримувати можливості для скорочення витрат, що підвищує їх конкурентоспроможність на внутрішньому та міжнародному ринках. Завдяки впровадженню інноваційних технологій, таких як автоматизація процесів управління перевезеннями, покращується ефективність вантажних операцій, що в свою чергу знижує витрати на обслуговування транспортної інфраструктури та збільшує пропускну здатність. Однак, така трансформація не завжди відбувається без викликів.

Підприємства, що не мають достатніх інвестиційних можливостей для адаптації до нових технологічних вимог, можуть опинитись у складній економічній ситуації, що призводить до банкрутств та скорочення обсягів вантажних перевезень. Відповідно, це не лише погіршує економічні показники галузі, але й спричиняє негативні соціальні наслідки, зокрема зростання безробіття [42].

Залізничні вантажні перевезення є одним з основних видів транспортування товарів у межах України та за її межами. Цей сектор займає важливе місце в економіці країни, оскільки залізничний транспорт дозволяє здійснювати перевезення великих обсягів вантажів на великі відстані з мінімальними витратами на одиницю продукції. Проте, незважаючи на своє стратегічне значення, український залізничний сектор стикається з низкою серйозних проблем, які впливають на його ефективність і конкурентоспроможність на міжнародному ринку.

Однією з основних проблем є застаріла інфраструктура, яка потребує суттєвих інвестицій для модернізації. За даними Міністерства розвитку економіки України, більшість залізничних шляхів, мостів та тунелів в Україні знаходяться в незадовільному стані, що спричиняє часті поломки, затримки та аварії. На 2024 рік майже 60% залізничної інфраструктури потребує капітального ремонту або модернізації, що значно знижує ефективність перевезень [71].

Фінансування залізничних вантажних перевезень також є серйозною проблемою. Протягом останніх років державний бюджет не надавав достатньо коштів для підтримки та модернізації залізничної інфраструктури. За інформацією Державної служби статистики України, у 2023 році на оновлення рухомого складу та інфраструктури було виділено лише 2,5% від загального обсягу державних інвестицій у транспортний сектор [71]. Це призводить до значної відставання від міжнародних стандартів, що ускладнює розвиток вантажних перевезень та знижує конкурентоспроможність українського залізничного транспорту на

європейському ринку.

Ще однією серйозною проблемою є застарілий рухомий склад, зокрема локомотиви та вантажні вагони, що використовуються для перевезення товарів. За даними Одеського економічного університету, понад 70% вантажних вагонів в Україні перебувають у використанні понад 20 років, що значно знижує ефективність перевезень і збільшує витрати на ремонт та обслуговування техніки [104]. Це також призводить до частих затримок у перевезеннях, що негативно впливає на бізнес-середовище та відношення міжнародних партнерів до українського транспорту.

Модернізація рухомого складу вимагає значних фінансових вкладень, однак через обмежене державне фінансування підприємства галузі не можуть здійснювати необхідні закупівлі сучасних вагонів та локомотивів. Замість цього часто використовуються технічно застарілі моделі, що вимагають більшого обсягу ремонту і частіше стають причиною технічних аварій та затримок у перевезеннях [104].

Погіршення якості обслуговування на залізничних лініях є ще одним важливим фактором, що обмежує розвиток залізничних вантажних перевезень. Часті затримки, недостатня кількість вантажних вагонів та неефективне використання інфраструктури спричиняють значні втрати для підприємств. Нерідко транспортні компанії стикаються з проблемами, коли вантажі затримуються на кілька діб або навіть тижнів, що, в свою чергу, призводить до збільшення витрат на транспортування і знижує економічну привабливість залізничних перевезень у порівнянні з іншими видами транспорту [104].

Недосконала транспортна інфраструктура також призводить до того, що деякі важливі транспортні коридори залишаються неефективно використовуваними. Наприклад, лише частина української залізничної мережі інтегрована з європейськими транспортними маршрутами, що обмежує можливості для розвитку міжнародних перевезень. Крім того, на багатьох ділянках залізничних шляхів не вистачає необхідних

мультиmodalних терміналів, що ускладнює перевезення вантажів в інші країни. Зниження обсягів вантажних перевезень стало ще однією актуальною проблемою. За даними статистики, у 2023 році обсяги залізничних вантажних перевезень в Україні зменшилися на 5% порівняно з попереднім роком. Причинами цього є не тільки технічні та інфраструктурні труднощі, але й загальні економічні проблеми в країні, зокрема падіння виробництва у ключових галузях промисловості, таких як металургія та аграрний сектор [104]. Через зниження обсягів виробництва та зменшення попиту на транспортні послуги компанії зменшують замовлення на перевезення, що додатково погіршує фінансовий стан залізничних перевізників.

Зростання тарифів на залізничні вантажні перевезення також є фактором, що негативно впливає на розвиток сектору. За останні роки тарифи на вантажні перевезення зросли на 20-30%, що спричинило збільшення вартості транспортування товарів. Для багатьох підприємств, особливо малого та середнього бізнесу, це стало значним фінансовим тягарем. Водночас високі тарифи на вантажні перевезення знижують конкурентоспроможність українських товарів на міжнародних ринках, що негативно позначається на економіці країни в цілому [43].

Українська система залізничних вантажних перевезень переживає період складних трансформацій, пов'язаних з модернізацією інфраструктури, реформуванням тарифної політики, а також із необхідністю підвищення ефективності функціонування залізничного транспорту на сучасному етапі. Проблеми в секторі виникають як на технічному, так і на управлінському рівнях, а також пов'язані з внутрішніми та зовнішніми економічними викликами.

Однією з основних проблем, що стримують розвиток залізничних вантажних перевезень в Україні, є застаріла інфраструктура. Більшість залізничних шляхів, які складають понад 60% загальної мережі, потребують капітального ремонту або повної модернізації. Згідно з дослідженням Міністерства інфраструктури України, майже 70% залізничних станцій в

Україні потребують реконструкції або будівництва нових терміналів для обробки вантажів. Це стримує можливості перевезень великих обсягів вантажів і веде до зниження швидкості транспортування товарів [43].

Одночасно велика частина залізничних мостів та інших інфраструктурних об'єктів, таких як тунелі та віадуки, має обмеження по вантажопідйомності, що негативно впливає на можливості транспортування важких та великовагових вантажів. Система управління рухом залізничного транспорту також залишається неінтегрованою з сучасними технологіями, що знижує оперативність та безпеку перевезень [44]. Один із серйозних факторів, який впливає на розвиток залізничних вантажних перевезень, це обмежене фінансування модернізації інфраструктури та закупівлі нового рухомого складу. За офіційними даними Державної служби статистики, рівень інвестицій у залізничний сектор України за останні п'ять років не перевищує 1% від загального обсягу державних інвестицій у транспорт. Це означає, що державний бюджет не надає достатньо ресурсів для вирішення базових проблем інфраструктури, таких як оновлення старих станцій та закупівля нових вагонів і локомотивів [104].

У зв'язку з цим підприємства галузі змушені покладатися на власні кошти або зовнішні кредити для фінансування проектів з модернізації. Однак такі фінансові обмеження не дозволяють здійснювати необхідні обсяги оновлення рухомого складу і інфраструктури, що призводить до погіршення якості перевезень і технічних показників [104].

Іншою значною проблемою є обмежена інтеграція української залізничної мережі з європейськими транспортними коридорами. За даними аналітиків Державної служби статистики, лише 30% усієї залізничної мережі в Україні може забезпечити міжнародне сполучення без суттєвих обмежень. Найбільш поширеною проблемою є різниця в ширині колії, що заважає здійснювати безперешкодні перевезення між Україною та країнами Європи. Ця проблема ускладнює доступ українських вантажів до міжнародних ринків і знижує конкурентоспроможність українських підприємств на

міжнародному рівні [30].

Крім того, важливою є низька частка мультимодальних терміналів, здатних ефективно обробляти вантажі за допомогою різних видів транспорту. Це створює додаткові витрати для вантажовідправників і обмежує доступ до сучасних міжнародних логістичних ланцюгів. У результаті, більшість вантажоперевезень здійснюються на старих маршрутах, що не відповідають сучасним вимогам.

Рухомий склад українських залізниць також не відповідає сучасним вимогам щодо ефективності та екологічності перевезень. За інформацією Одеського економічного університету, близько 70% вантажних вагонів мають термін служби понад 25 років, що значно знижує їх ефективність та безпеку. Це, у свою чергу, підвищує витрати на експлуатацію та технічне обслуговування, а також збільшує ризики аварійних ситуацій [30]. Застарілий рухомий склад також не здатен забезпечити перевезення вантажів відповідно до міжнародних стандартів якості, що ставить українських перевізників у невігідне становище порівняно з європейськими компаніями [104].

Вплив державної політики на соціально-економічний розвиток країни також відчувають споживачі залізничних вантажних послуг. Стабільність і доступність вантажних перевезень є ключовими чинниками для багатьох промислових та торгових підприємств. Вдосконалення залізничної інфраструктури, зниження вартості перевезень через оптимізацію процесів та підвищення ефективності логістики можуть сприяти зростанню конкурентоспроможності національних товаровиробників [106]. Це, в свою чергу, позитивно впливає на економіку країни, адже знижує витрати на доставку товарів, підвищує їх конкурентоспроможність на міжнародних ринках і забезпечує стабільність економічної ситуації в регіонах, що мають високий рівень залізничних перевезень.

Однак варто зазначити, що досягнення цієї мети потребує комплексного підходу до розвитку інфраструктури та удосконалення тарифної політики, що має бути орієнтована на оптимальний баланс між

потребами держави, бізнесу та соціальних груп населення. Надмірне підвищення тарифів або введення додаткових зборів можуть призвести до зростання витрат на перевезення, що зробить продукцію менш конкурентоспроможною на ринку [106]. Зокрема, така ситуація була характерною для періоду реформування залізничної системи в Україні, де необґрунтоване підвищення тарифів стало однією з причин зниження обсягів вантажних перевезень у 2010-х роках [209].

Отже, реалізація державної політики в сфері залізничних вантажних перевезень має значний соціально-економічний вплив як на працівників галузі, так і на підприємства та споживачів. Важливими факторами для успішної трансформації є правильне управління соціальними та економічними аспектами реформи, що сприятиме зростанню ефективності перевезень, підвищенню рівня соціальних гарантій та забезпеченню сталого розвитку вітчизняної економіки.

Залізничні вантажні перевезення є важливою складовою економіки будь-якої країни, оскільки вони забезпечують не лише ефективне перевезення вантажів, але й мають значний вплив на соціально-економічний розвиток регіонів. Враховуючи глобальні тенденції, на даний момент одним із ключових факторів, що визначає конкурентоспроможність національних економік, є впровадження нових технологій у сферу вантажних перевезень. Ці технології охоплюють не лише інновації у сфері локомотивів та вагонів, а й в управлінні інфраструктурою, системах моніторингу та автоматизації процесів перевезень. Впровадження новітніх технологічних рішень дозволяє не тільки підвищити ефективність перевезень, але й має значні соціально-економічні наслідки, які можуть сприяти стабільному розвитку як транспортної галузі, так і економіки країни в цілому.

Інноваційні технології в залізничних вантажних перевезеннях займають особливе місце в системі логістики, оскільки вони дозволяють зменшити витрати на перевезення та підвищити ефективність роботи транспортних компаній. Одним із важливих напрямів є впровадження

автоматизованих систем управління рухом поїздів, що дозволяє не тільки оптимізувати використання локомотивів та вагонів, але й підвищити безпеку перевезень. Технології моніторингу та автоматизації дають змогу здійснювати постійний контроль за станом рухомого складу, прогнозувати виникнення несправностей і своєчасно їх усувати, що дозволяє знизити кількість аварійних ситуацій і покращити загальний рівень безпеки [104].

Зокрема, в Європі активно впроваджуються інтелектуальні системи управління залізничними мережами, що використовують інформаційні технології для автоматичного розподілу маршрутів поїздів і керування їх рухом. Це дозволяє не тільки зменшити затримки перевезень, але й значно підвищити пропускну здатність залізничної інфраструктури, що особливо важливо для країн з високою інтенсивністю перевезень, як Німеччина, Франція та Великобританія [79]. Такі технології мають також і позитивний соціальний ефект, оскільки вони сприяють створенню нових робочих місць у сфері ІТ та інженерії, а також дозволяють оптимізувати витрати на експлуатацію залізничного транспорту, що позитивно впливає на ціни для кінцевих споживачів.

Впровадження нових технологій у залізничні вантажні перевезення має прямий вплив на соціально-економічний розвиток окремих регіонів. Успішне впровадження технологій, які підвищують ефективність вантажних перевезень, сприяє поліпшенню логістичних процесів, що в свою чергу забезпечує зниження витрат на транспортування товарів і підвищує їх конкурентоспроможність на ринку. Це дозволяє розвивати нові ринки, розширювати виробничі потужності підприємств і створювати нові робочі місця у регіонах, що знаходяться поруч з основними транспортними вузлами. Наприклад, впровадження автоматизованих систем на залізницях Німеччини призвело до значного зниження логістичних витрат і підвищення ефективності роботи місцевих портів, що стало основним фактором розвитку економіки північних регіонів країни [79]. Крім того, удосконалення інфраструктури залізничного транспорту дозволяє зменшити час доставки

вантажів, що має позитивний вплив на розвиток малого та середнього бізнесу. Наприклад, у деяких регіонах Китаю модернізація залізничних ліній стала одним із основних факторів економічного зростання завдяки зниженню витрат на доставку товарів до віддалених районів [79]. Це сприяло активному розвитку нових підприємств і зростанню рівня життя населення в таких регіонах.

У той же час, впровадження нових технологій у сферу залізничних вантажних перевезень стикається з низкою викликів. Перш за все, це потребує значних інвестицій у модернізацію інфраструктури, а також підготовки кваліфікованих кадрів для роботи з новітніми технологіями. Крім того, необхідно враховувати екологічні аспекти, оскільки модернізація транспорту повинна поєднуватися з ініціативами щодо зменшення негативного впливу на навколишнє середовище. Важливою складовою розвитку є інтеграція залізничного транспорту в загальну логістичну інфраструктуру країни, що дозволить забезпечити безперешкодний та економічно вигідний рух вантажів.

Загалом, перспективи розвитку нових технологій у сфері залізничних вантажних перевезень можуть мати значний позитивний вплив на соціально-економічну ситуацію в країні. Зокрема, вони здатні забезпечити сталий розвиток транспорту та зростання конкурентоспроможності національної економіки.

Розуміння взаємозв'язку між соціально-економічними процесами та ефективністю реалізації державної політики у сфері залізничних вантажних перевезень є необхідною передумовою для формування обґрунтованих стратегічних рішень. Залізничний транспорт, як один із ключових елементів транспортної інфраструктури, не лише впливає на економічні показники країни, а й формує соціальні процеси в регіонах, де він функціонує. Тому ефективність державної політики в цій сфері повинна розглядатися крізь призму соціально-економічного впливу, який вона справляє.

Державна політика у сфері залізничних вантажних перевезень

безпосередньо впливає на низку макроекономічних показників: обсяг перевезень, рівень логістичних витрат, частку залізничного транспорту в загальному вантажообігу, продуктивність інфраструктурних підприємств тощо. Зокрема, ефективна політика, що стимулює інвестиції в оновлення рухомого складу та інфраструктури, сприяє підвищенню швидкості перевезень і зниженню собівартості транспортних послуг. Це, своєю чергою, позитивно позначається на конкурентоспроможності національних виробників, особливо в експортно-орієнтованих секторах [79].

У європейській практиці одним із пріоритетів є забезпечення рівного доступу до інфраструктури для різних операторів, що формує конкурентне середовище й стимулює підвищення ефективності перевізників. Так, в Німеччині, Польщі та Нідерландах такі заходи дозволили знизити тарифний тиск на вантажовідправників, що безпосередньо вплинуло на логістичні витрати у національних економіках [79].

Окрім економічної складової, важливими є й соціальні аспекти реалізації політики у сфері залізничного транспорту. Йдеться передусім про зайнятість населення в транспортному секторі, рівень оплати праці, умови праці на підприємствах залізничної галузі, а також розвиток регіональної інфраструктури. У країнах з розвиненими залізничними мережами державна політика часто спрямована не лише на підвищення економічної ефективності, а й на збереження соціальної стабільності в регіонах, де залізничний транспорт є містоутворювальним фактором.

У країнах Центральної та Східної Європи, зокрема в Румунії та Болгарії, реформи залізничної галузі супроводжувалися масштабним вивільненням персоналу через реструктуризацію підприємств, що мало суттєві соціальні наслідки. Це вказує на необхідність збалансованої політики, яка враховує не лише економічну доцільність, а й соціальну відповідальність держави [268]. Румунський залізничний сектор практикував закриття неприбуткових ліній. Близько 40% ліній було визнано «непріоритетними» згідно з проектом General Transport Master Plan, розробленим урядом для

отримання структурних фондів ЄС на транспортні потреби. Уряд не має можливості фінансувати інфраструктуру, незважаючи на підтримку МФО (наприклад, кредит ЄБРР на розвиток інфраструктури становив 175 млн євро). Також тут одні з найвищих в Європі тарифів на доступ до інфраструктури [268].

Важливим чинником формування взаємозв'язку між соціально-економічними процесами та ефективністю політики є інституційне забезпечення. Створення ефективної системи управління галуззю, чітке розмежування повноважень між регуляторами, операторами й власниками інфраструктури дозволяє уникнути конфлікту інтересів та забезпечити сталість реалізованих заходів. Також важливою є наявність механізмів моніторингу й оцінки ефективності політики, що дозволяє вчасно коригувати пріоритети та інструменти державного втручання.

Впровадження таких механізмів у країнах ЄС значною мірою базується на принципах сталого розвитку та соціальної орієнтованості транспортної політики. Наприклад, політики Європейського Союзу у сфері вантажних залізничних перевезень передбачають обов'язкову оцінку впливу регуляторних змін на соціальну сферу та довкілля [120].

Таким чином, ефективність державної політики у сфері залізничних вантажних перевезень тісно пов'язана з динамікою соціально-економічних процесів. Впровадження технологічних, організаційних і правових змін повинно базуватись на комплексному аналізі впливу на економіку та соціум. Тільки за умов урахування взаємодії цих факторів можна забезпечити стабільний розвиток галузі, її інтеграцію у національну економічну систему та підвищення рівня добробуту населення.

Аналіз ефективності реалізації державної політики у сфері залізничних вантажних перевезень неможливий без урахування впливу соціально-економічних процесів, які супроводжують функціонування транспортної системи. Ці процеси виступають не лише наслідками політичних рішень, а й потужними детермінантами, що формують умови реалізації політики. У

цьому контексті необхідним є розгляд як макроекономічних, так і мікроекономічних параметрів впливу, а також просторово-територіального, регіонального аспекту.

Обсяги залізничних вантажоперевезень значною мірою залежать від рівня загальної економічної активності у країні. Галузі, що є основними генераторами вантажопотоку – металургія, гірничодобувна промисловість, аграрний сектор – орієнтуються у своїй діяльності на динаміку ВВП, експортно-імпортні потоки, платоспроможний попит та інвестиційну активність. У разі зниження економічного зростання спостерігається тенденція до зменшення обсягів перевезень, що, своєю чергою, ускладнює досягнення цілей державної політики в частині забезпечення стабільності та зростання залізничного транспорту.

У 2025 році обсяг вантажних перевезень «Укрзалізницею» склав 174,9 млн тонн, що на 17,9% більше порівняно з 2024 роком. Зростання вантажопотоку відбулося переважно за рахунок експорту, який зріс на 51,2% до 84,67 млн тонн. Водночас внутрішні перевезення зменшилися на 5,5% до 80,2 млн тонн, що свідчить про зміщення акценту на зовнішні ринки. Соціально-економічні процеси, пов'язані з ринком праці, безпосередньо впливають на здатність залізничної галузі забезпечувати безперебійні вантажоперевезення. Демографічні зрушення, міграційні процеси, старіння робочої сили та недостатній рівень підготовки кадрів у галузі транспорту є чинниками, що гальмують реалізацію інноваційної та реформаторської політики [114].

Хоча конкретні дані щодо зайнятості в залізничному транспорті за 2025 рік наразі відсутні, загальні тенденції вказують на необхідність оновлення кадрового потенціалу галузі. Зокрема, впровадження новітніх технологій та модернізація інфраструктури вимагають висококваліфікованих фахівців, що підкреслює важливість інвестування в освіту та професійну підготовку. Інституційні зміни, спрямовані на підвищення ефективності управління залізничною галуззю, також мають значний вплив на реалізацію державної

політики. У 2024 році «Укрзалізниця» змогла скоротити операційні витрати на утримання інфраструктури на 12% порівняно з 2021 роком. Це стало можливим завдяки впровадженню енергоефективних технологій та оптимізації процесів обслуговування.

Крім того, у 2024 році компанія планувала збільшити обсяги капітальних інвестицій до 38 млрд грн, з яких 5,1 млрд грн мали бути спрямовані на розбудову прикордонних переходів. Такі інвестиції сприяють покращенню інфраструктури та підвищенню конкурентоспроможності залізничного транспорту на міжнародному рівні [114].

У сучасних умовах формування та реалізації державної політики у сфері залізничних вантажних перевезень супроводжується низкою об'єктивних та суб'єктивних проблем і бар'єрів, що зумовлені глибокими трансформаційними процесами в соціально-економічному середовищі України. Ці проблеми мають комплексний характер і потребують системного аналізу для подальшої розробки ефективних управлінських рішень. Останні роки характеризуються значним послабленням економіки внаслідок як внутрішніх структурних дисбалансів, так і зовнішньополітичних викликів. Це призвело до зниження обсягів промислового виробництва, скорочення вантажоутворюючих секторів економіки (зокрема металургії, гірничодобувної промисловості), що безпосередньо вплинуло на зменшення обсягів внутрішніх перевезень залізничним транспортом [114].

Крім того, уповільнення темпів реалізації інфраструктурних проєктів, інвестиційних програм та загальне зниження платоспроможності бізнесу обмежує використання залізничного транспорту як основного виду вантажоперевезень, особливо на внутрішньому ринку.

Більшість елементів інфраструктури українських залізниць залишається зношеною та морально застарілою. Станом на 2023 рік знос тягового рухомого складу перевищував 85%, що суттєво ускладнює забезпечення конкурентної якості перевезень. Слабке оновлення вагонного парку та локомотивів, обмеженість фінансування ремонтів колійного

господарства та електрифікації, а також недостатній рівень автоматизації й цифровізації процесів транспортування формують бар'єри для досягнення стратегічних цілей політики у сфері вантажних перевезень [114].

Незважаючи на формальну реалізацію реформ у сфері корпоративного управління, «Укрзалізниця» залишається фактично монополістом, що викликає системні ризики, пов'язані з відсутністю повноцінної конкуренції, недостатньою гнучкістю та запізнілими управлінськими реакціями на ринкові сигнали. Відсутність ефективного регуляторного механізму з боку держави, зокрема у сфері тарифоутворення, розподілу доступу до інфраструктури та забезпечення транспарентності фінансових потоків, лише поглиблює ці виклики [120].

Складна вертикальна структура управління, подекуди неузгодженість дій між органами виконавчої влади та АТ «Укрзалізниця», фрагментарна взаємодія з приватними операторами і вантажовідправниками – усе це створює бар'єри до ефективної реалізації політики модернізації та лібералізації ринку. Воєнна агресія РФ проти України спричинила масштабні руйнування залізничної інфраструктури, особливо в східних і південних регіонах, а також у зоні прикордоння. Це ускладнило логістику вантажів, порушило раніше сформовані транспортні коридори, знизило операційну ефективність і безпеку перевезень [43].

Крім фізичного знищення об'єктів залізничних вантажних перевезень, слід відзначити також ризики, пов'язані з переміщенням персоналу, обмеженням у роботі залізничних вузлів та необхідністю термінової перебудови маршрутів відповідно до нових безпекових і геополітичних умов.

Низький рівень прибутковості залізничних вантажних перевезень, а також обмежений доступ до довгострокового капіталу є стримуючими факторами розвитку галузі. Державні дотації, як правило, мають короткостроковий та цільовий характер, а іноземні інвестори не проявляють належного інтересу через низький рівень правової захищеності та інституційної стабільності [114].

Таким чином, комплекс внутрішніх і зовнішніх бар'єрів створює серйозні обмеження для реалізації ефективної державної політики у сфері залізничних вантажних перевезень. Виявлення та систематизація таких бар'єрів є передумовою для розробки реалістичних стратегічних і тактичних рішень, що повинні враховувати як макроекономічні, так і структурно-інституційні виклики сучасного етапу розвитку транспортної системи України.

РОЗДІЛ 3. УДОСКОНАЛЕННЯ РЕАЛІЗАЦІЇ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

3.1 Світовий досвід реалізації політики розвитку залізничних вантажних перевезень

У глобалізованому світі залізничні вантажні перевезення відіграють ключову роль у забезпеченні ефективної логістики, міжнародної торгівлі та економічного розвитку. Досвід провідних країн демонструє, що успішна реалізація державної політики у цій сфері базується на комплексному підході, який включає модернізацію інфраструктури, цифровізацію управлінських процесів, лібералізацію ринку перевезень та інтеграцію у міжнародні транспортні коридори. Вивчення світового досвіду дозволяє не лише оцінити ефективність різних моделей державного управління, а й адаптувати найкращі практики до умов України. Аналіз глобальних тенденцій сприяє формуванню стратегій, які забезпечують конкурентоспроможність залізничного транспорту, підвищення його екологічної стійкості та інтеграцію у міжнародну логістичну систему, що є важливим чинником економічного зростання та національної безпеки.

Розвиток світової ринкової економіки супроводжувався значними відмінностями у підходах до державного регулювання. Однак, як свідчать результати досліджень, у кінці XX – на початку XXI століття за кордоном сформувалася загальна концепція та стратегія конкурентоспроможності [124, с. 46].

У 80-х – 90-х роках XX століття спостерігався великий ентузіазм щодо створення дієвого механізму приватизації транспортної інфраструктури, але з часом цей підхід став більш обережним. Варто зазначити, що зменшення прямого втручання держави в економіку розвинених країн не призвело до зниження її ролі, а навпаки – ускладнило виконання економічних функцій.

Ці ідеї знаходять своє відображення у документі «Біла книга:

Транспорт. План розвитку єдиного європейського транспортного простору» [9], де підкреслюється важливість транспорту як ключового елемента економічної конкурентоспроможності, стимулювання міжнародної торгівлі, а також сприяння культурному та економічному обміну.

Приклади приватизації та дерегуляції транспортної вантажної інфраструктури демонструють як позитивний, так і негативний досвід. Так, у 1991 році Європейський Союз ухвалив Директиву 91/440 [254], яка була спрямована на ліквідацію монополій у сфері залізничного вантажного транспорту. Вона передбачала розмежування управління інфраструктурою та операційною діяльністю залізничних компаній, а також заходи для спрощення організації міжнародних вантажних перевезень у межах ЄС.

Водночас, є приклади, коли приватизація мала негативні наслідки. У Нідерландах у 1995 році залізнична галузь була розділена на кілька незалежних компаній, які передали більшість своїх функцій приватним підрядникам. Проте це призвело до зниження стандартів якості та безпеки, що в результаті спричинило зростання кількості аварій. Приватні компанії не завжди дотримувалися нормативних вимог, що негативно відобразилося на функціонуванні транспортної системи.

У Швеції процес дерегуляції почався у 1962 році. На відміну від Австралії, де раптове скасування правил призвело до руйнування автострад, шведський уряд обрав поступовий підхід. Однак навіть за таких умов спостерігалися проблеми: різке збільшення кількості перевізників спричинило численні банкрутства, що вплинуло на безпеку транспорту, знизило рівень обслуговування і призвело до збільшення робочого часу. У 1972 році, через 10 років після початку реформ, уряд був змушений знову впроваджувати регулювання в автотранспортній сфері.

У 80-х роках ХХ століття реформи розвитку вантажних перевезень багатьох країн поєднували елементи державного регулювання з приватизаційними процесами. У цьому контексті можна виділити два підходи до організації залізничних вантажних перевезень. Європейська

модель, що застосовується у таких країнах, як Велика Британія, Франція, Німеччина, Італія та Японія, передбачає значну роль державної власності та активну участь уряду у регулюванні транспортного сектору. Водночас американська модель, характерна для США та Канади, базується на мінімальному втручанні держави та незначній частці державної власності, що створює різкий контраст із європейськими підходами [127, с. 285].

Держава відіграє ключову роль у здійсненні контролю за переміщенням експортно-імпортних вантажів. Її функції охоплюють захист прав споживачів, боротьбу з контрабандою заборонених товарів (включаючи елементи протекціонізму), а також регулювання діяльності виробників, транспортних компаній і експедиційних агентств, які є учасниками торгових і транспортних процесів.

У деяких країнах світу встановлено державні норми на запаси матеріальних ресурсів, а за їх порушення передбачено застосування штрафних санкцій. Великотоннажні контейнери, які перевозяться залізничним транспортом, часто стають причиною значного зносу покриття, що вимагає дорогого ремонту. У зв'язку з цим у низці європейських країн регіональні та місцеві органи влади впроваджують економічні стимули, спрямовані на переорієнтацію вантажних перевезень на водний транспорт.

У різних країнах світу державне управління залізничними вантажними перевезеннями здійснюється спеціалізованими органами, які формують та реалізують транспортну політику, враховуючи національні особливості та пріоритети. У Сполучених Штатах Америки основним органом, відповідальним за транспортну політику, є Міністерство транспорту, яке координує роботу залізничного транспорту в межах загальної транспортної системи країни. У Німеччині ці функції покладаються на Федеральне міністерство транспорту, яке забезпечує розвиток залізничної інфраструктури, інтеграцію вантажних перевезень у міжнародні логістичні коридори та впровадження інноваційних технологій. У Франції з 1974 року управління транспортною системою, включаючи залізничні вантажні

перевезення, здійснює Міністерство територіального устаткування, обладнання, цивільного будівництва та транспорту. Така різноманітність моделей державного управління демонструє, що ефективність залізничних вантажних перевезень значною мірою залежить від здатності державних органів адаптувати транспортну політику до потреб економіки, забезпечуючи її стійкість, конкурентоспроможність та відповідність сучасним викликам [116].

Японія демонструє високоефективну модель державного управління залізничними вантажними перевезеннями, яка інтегрована у загальну транспортну систему країни. Управління здійснює єдине міністерство, відповідальне не лише за державні залізничні компанії, але й за національних авіаперевізників, морські порти та дорожню мережу. Ця централізована структура дозволяє координувати роботу залізничного транспорту з іншими секторами економіки, забезпечуючи синергію між різними видами транспорту та ефективне функціонування логістичних ланцюгів. Міністерство формує національну транспортну політику, враховуючи потреби громадян, що сприяє підвищенню доступності та якості послуг залізничних вантажних перевезень. У регіонах функції міністерства виконують районні транспортні бюро, які діють як місцеві представництва та реалізують окремі завдання, адаптуючи національну політику до специфіки регіональних умов. Такий підхід забезпечує ефективне управління залізничними вантажними перевезеннями, спрямоване на задоволення потреб економіки та населення.

У Великій Британії державне управління залізничним транспортом є частиною інтегрованої системи управління транспортною інфраструктурою, яка зазнала значних трансформацій. Раніше Міністерство транспорту існувало як незалежний орган, однак наразі воно підпорядковується Міністерству навколишнього середовища, що дозволяє ефективніше координувати транспортну політику з екологічними стандартами. У межах цього міністерства діють спеціалізовані підрозділи, які відповідають за

управління залізничною інфраструктурою, включаючи вантажні перевезення, а також за інтеграцію залізничних перевезень із морськими портами та внутрішніми водними шляхами. Залізнична мережа Лондона управляється безпосередньо Міністерством транспорту, тоді як контроль за регіональними залізничними перевезеннями здійснюється муніципалітетами. Така модель забезпечує ефективний розподіл повноважень і дозволяє адаптувати залізничну транспортну систему до потреб як національної, так і міжнародної економіки, зберігаючи при цьому високі стандарти екологічної стійкості.

Окрім міністерств транспорту, у багатьох країнах світу функціонують спеціалізовані профільні комісії та агентства, які займаються регулюванням окремих секторів транспортної інфраструктури, зокрема залізничних вантажних перевезень. Ці органи відіграють ключову роль у забезпеченні ефективності, прозорості та відповідності міжнародним стандартам у сфері перевезень. Наприклад, у Сполучених Штатах Америки діє Федеральна морська служба, яка здійснює контроль за дотриманням законодавства у сфері міжнародних перевезень через порти країни, а також регулює діяльність лінійних компаній та конференцій вантажних перевезень, що займаються зовнішньоторговельними операціями на території США. Такий підхід до управління транспортною системою забезпечує чіткий розподіл повноважень між державними органами, сприяє підвищенню ефективності транспортної інфраструктури та створює сприятливі умови для розвитку залізничних вантажних перевезень у контексті глобальної економічної інтеграції [208].

Порівняльний аналіз моделей державного управління транспортною інфраструктурою у різних країнах світу свідчить про значну перевагу комплексного підходу до регулювання перед галузевим. Комплексне регулювання, яке охоплює всі сектори транспортної системи, сприяє збалансованому розвитку залізничних вантажних перевезень у взаємозв'язку з іншими видами транспорту, такими як автомобільний, водний і авіаційний. Це дозволяє забезпечити ефективну координацію між секторами, що

взаємопов'язано підтримують один одного. Наприклад, контроль за дорожньою інфраструктурою та водними шляхами стимулює зростання транспортного потоку й кількості учасників ринку транспортних послуг, що, у свою чергу, позитивно впливає на попит на залізничні вантажні перевезення. Такий підхід створює умови для синхронного розвитку всіх секторів транспортної системи, підвищуючи її загальну ефективність, конкурентоспроможність та адаптивність до сучасних викликів глобальної економіки. Перехід від галузевого до комплексного регулювання є ключовим фактором формування стійкої та динамічної транспортної інфраструктури, яка здатна задовольняти потреби національної та міжнародної логістики.

У країнах з розвиненою транспортною інфраструктурою, таких як Німеччина, Франція та Японія, залізничні вантажні перевезення інтегровані в загальну транспортну систему, що забезпечує ефективність і екологічність логістики. Комплексний підхід до регулювання сприяє збалансованому розвитку всіх видів транспорту.

У США фрагментація регулюючих органів ускладнює координацію в транспортній сфері, зокрема в залізничних перевезеннях, що призводить до неефективності та значних фінансових втрат – близько 5 мільярдів доларів щорічно [86].

Окремим видом підтримки є надання штатам і місцевим органам влади права знижувати відсоткові ставки за позиками та оплачувати рахунки за вантажі, які використовуються у звичайних перевезеннях. Загальна сума таких пілг у США становить близько 50 мільйонів доларів на рік.

У США управління залізничним транспортом здійснюється Міністерствами транспорту штатів, у Німеччині – транспортними міністерствами земель, а у Великій Британії – державними секретарями Шотландії та Уельсу. Такий підхід сприяє оптимізації логістики, розвитку регіональної інфраструктури та адаптації залізничних вантажних перевезень до потреб місцевої економіки. [208].

Одним із найскладніших завдань на сучасному етапі є досягнення

ефективного балансу між галузевим і територіальним підходами до розвитку залізничних вантажних перевезень. Державне регулювання у цій сфері здебільшого спрямоване на створення сприятливих умов для функціонування транспортної галузі через спільні зусилля державних, регіональних і місцевих органів влади. Це включає утримання капіталомістких транспортних підприємств та інфраструктури на спільній основі, а також визначення єдиних правил експлуатації для всіх видів транспорту.

Міжнародна практика демонструє, що держави активно змінюють підходи до управління залізничними вантажними перевезеннями, зокрема їх інфраструктурою, враховуючи сучасні виклики. Уряди багатьох країн прагнуть оптимізувати співпрацю між державою та ринком у цій сфері, залучаючи ресурси бізнесу для інвестицій у розвиток залізничної транспортної системи, яка довгий час залишалася монополізованою державою. При цьому особлива увага приділяється використанню економічних інструментів, зокрема залученню приватного капіталу для модернізації та розширення інфраструктури залізничних вантажних перевезень.

У розвинених країнах державне регулювання транспортної інфраструктури, включаючи залізничні вантажні перевезення, базується на визначенні стратегічних пріоритетів. Так, уряди активно розробляють довгострокові програми розвитку транспортних систем, спрямовані на модернізацію ключових інфраструктурних об'єктів. Наприклад, у США діють масштабні програми підтримки транспортної галузі, хоча основний акцент зроблено на розвиток водного транспорту. У Європі значні ресурси спрямовуються на розвиток річкової інфраструктури, зокрема в Німеччині, Бельгії, Франції та Нідерландах, які активно інвестують у свої річкові порти. Ці приклади демонструють важливість стратегічного планування для забезпечення ефективності транспортної системи, що може бути адаптовано й до залізничних вантажних перевезень [215].

Аналіз бюджетної політики розвинених країн, таких як США та

держави ЄС, свідчить, що витрати на створення та утримання транспортної інфраструктури, включаючи залізничні вантажні перевезення, не можуть бути покриті виключно за рахунок діяльності транспортних компаній. Як і у випадку водного транспорту, фінансування інфраструктури залізничних перевезень зазвичай розподіляється між різними учасниками ринку, такими як оператори залізничних перевезень, логістичні компанії, порти, промислові підприємства та інші користувачі транспортних ресурсів. Держава також активно бере участь у фінансуванні через податки, субсидії та програми підтримки як на національному, так і на регіональному рівнях. Для реалізації масштабних проектів з модернізації залізничної інфраструктури оптимальним підходом є розподіл фінансування на три рівні: одна третина коштів надається з державного бюджету, одна третина – з регіональних і місцевих бюджетів, а решта – із залученням інвестицій транспортного бізнесу. Такий підхід забезпечує сталість фінансування та ефективну співпрацю між державою та приватним сектором.

Міжнародне фінансування залізничних вантажних перевезень здійснюється як за рахунок державних коштів, так і через залучення приватних інвесторів. Розвиток залізничного вантажного парку можна стимулювати за допомогою податкових пільг і амортизаційної політики, що сприяє зниженню витрат транспортних компаній і власників вантажів, стимулюючи їх до подальшого інвестування [208].

У Японії транспортні компанії беруть активну участь у фінансуванні розвитку економіки, і ці витрати включаються до собівартості їхньої діяльності. До таких витрат належать проєктування та будівництво нових об'єктів, придбання обладнання та рухомого складу, а також погашення кредитів із відсотками, отриманих на будівництво транспортних засобів. У результаті «розумний прибуток» японських транспортних компаній становить лише близько 3% від їхнього валового доходу. Такий підхід сприяє зміцненню матеріально-технічної бази залізничної галузі країни та її сталому розвитку.

Державні гарантії для реалізації великих проєктів є важливим інструментом впливу на розвиток залізничних вантажних перевезень. Наприклад, у 2006 році Європейський Союз оголосив про надання гарантій для будівництва мосту через протоку Фемарн, який з'єднує Німеччину та Данію. Європейський інвестиційний фонд взяв на себе страхування 20% від загальної вартості проєкту, яка становила близько 32 млрд крон (4,3 млрд євро). Після завершення цього масштабного будівництва було створено нову транспортну систему, яка забезпечила пряме залізничне сполучення між Скандинавією та Центральною Європою. Це дозволило забезпечити пропускну здатність нового переходу для 30 000 поїздів щороку [68].

Для України важливо враховувати не лише досвід економічної політики розвинених країн, але й практики розвитку залізничних вантажних перевезень держав із перехідною економікою та країн, що розвиваються. Наприклад, у Румунії Європейський Союз, Європейський банк реконструкції та розвитку (ЄБРР) і Європейський інвестиційний банк (ЄІБ) реалізують масштабну ініціативу з модернізації внутрішніх залізничних шляхів країни.

Сучасна мережа залізничних вантажних перевезень в Індії не відповідає швидким темпам зростання обсягів перевезень. Для вирішення цієї проблеми залізничний сектор країни планує інвестувати 5 мільярдів доларів до 2030 року. Ці кошти будуть спрямовані на розширення залізничних колій на 10 тисяч кілометрів. Основною метою такого проєкту є покращення доступу до портів, що сприятиме підвищенню ефективності логістики для великих експортерів, таких як Indian Oil і Sesa Goa, дозволяючи їм доставляти продукцію споживачам швидше та з меншими витратами. Проте, на думку експертів, навіть такі значні інвестиції не здатні повністю вирішити інфраструктурні проблеми Індії. Крім того, країна все ще значно відстає від Китаю за довжиною залізничних колій. У період з 1990 по 2004 рік Китай збільшив протяжність своїх залізниць на 16 600 км, тоді як в Індії цей показник зріс лише на 600 км. Загалом за цей період Китай додав 17 000 км залізничних шляхів [215].

Китай демонструє успішний приклад реалізації масштабних інфраструктурних проєктів, які можуть бути адаптовані до сфери залізничних вантажних перевезень. У рамках модернізації внутрішніх водних шляхів та прилеглих територій Китай залучив загальний бюджет у розмірі 590 мільйонів доларів, що фінансується із різних джерел. Зокрема, Світовий банк надав 202 мільйони доларів, уряд Китаю – 116 мільйонів доларів, регіональні та муніципальні органи – 167 мільйонів доларів, а місцеві позики склали 105 мільйонів доларів. Аналогічний підхід до диверсифікації джерел фінансування може бути ефективно застосований у розвитку залізничної вантажної інфраструктури, що потребує значних інвестицій. Така модель дозволяє не лише зменшити фінансове навантаження на державний бюджет, але й забезпечити сталість та ефективність реалізації проєктів у залізничній галузі. [215].

Одним із ключових підходів до розвитку залізничних вантажних перевезень у світі є створення спеціальних економічних зон (СЕЗ), які розташовуються в стратегічно важливих транспортних вузлах. У випадку залізничної інфраструктури це можуть бути великі залізничні термінали, місця перетину залізничних магістралей або вузли, що забезпечують інтеграцію залізничного транспорту з іншими видами перевезень, такими як морські порти або річкові термінали.

СЕЗ відіграють важливу роль у підвищенні ефективності залізничних вантажних перевезень, оскільки вони функціонують як логістичні хаби, що об'єднують виробничі, торговельні та транспортні потоки. Завдяки зосередженню інфраструктури, знижуються витрати на перевалку вантажів, скорочуються терміни доставки та підвищується конкурентоспроможність залізничного транспорту на внутрішніх і міжнародних ринках. Такий підхід сприяє розвитку залізничної галузі, забезпечуючи її інтеграцію в глобальні логістичні ланцюги.

СЕЗ створюються відповідно до законодавства кожної окремої країни, враховуючи її економічні особливості. При цьому жодна країна не

впроваджує режим вільної зони для цілої адміністративної одиниці, такої як штат, провінція чи регіон. СЕЗ здебільшого є локальними утвореннями, які спрямовані на стимулювання соціально-економічного розвитку прилеглих територій, що іноді позитивно впливає на економіку всієї країни.

Сучасна державна політика в багатьох країнах спрямована на інтеграцію залізничних вантажних перевезень у загальний транспортний комплекс, що забезпечує ефективну взаємодію між різними видами транспорту. Залізничні вантажні перевезення відіграють ключову роль у цьому процесі, оскільки вони є важливою складовою національної логістичної системи, яка здатна забезпечити масштабні перевезення вантажів на далекі відстані з мінімальними витратами.

Незважаючи на виклики, пов'язані з глобалізацією, держави активно підтримують розвиток залізничної інфраструктури, сприяючи її модернізації та адаптації до сучасних економічних умов. Це також стимулює розвиток підприємництва в суміжних галузях, таких як виробництво обладнання для залізниць, логістика та технічне обслуговування. Навіть за умов значних змін у світовій економіці залізничні вантажні перевезення залишаються стратегічно важливим елементом транспортної системи, що забезпечує стабільність і конкурентоспроможність національних економік.

Дотримання міжнародних стандартів у сфері залізничних вантажних перевезень є ключовим аспектом для ефективного функціонування транспортної системи. Ці стандарти регулюють взаємодію учасників ринку під час розвитку та модернізації залізничної інфраструктури, що сприяє інтеграції національних залізничних систем у глобальні логістичні ланцюги.

Історичний досвід неоліберальних реформ, таких як рейганоміка в США чи тетчеризм у Великій Британії, а також адміністративних і фінансових змін у країнах Латинської Америки та Південно-Східної Азії, демонструє різні моделі співпраці між державою та приватним сектором у сфері транспорту. У цих країнах спостерігалось поступове скорочення ролі державного сектора, а управління ключовими об'єктами залізничної

інфраструктури передавалося приватним компаніям.

Серед основних форм такої співпраці виділяють концесії, договори управління, лізинг та державно-приватне партнерство (ДПП). Залучення приватного капіталу до управління залізничними вантажними перевезеннями дозволяє забезпечити ефективніше використання ресурсів, прискорити модернізацію інфраструктури та підвищити загальну якість транспортних послуг. Такий підхід демонструє, як взаємодія держави та приватного сектора може сприяти сталому розвитку залізничних вантажних перевезень у різних регіонах світу.

Державно-приватне партнерство (ДПП) стало одним із ключових інструментів у сфері управління залізничною транспортною інфраструктурою. Цей підхід дозволяє поєднувати державну підтримку з гнучкістю та ефективністю приватного бізнесу, забезпечуючи розвиток та модернізацію залізничних вантажних перевезень.

Історичний досвід США яскраво ілюструє успішність такого підходу. Президент Франклін Рузвельт, будучи ініціатором створення великих державних корпорацій, наголошував на важливості приватної ініціативи для економічного розвитку. Водночас він визнавав, що існують виняткові випадки, коли необхідно створювати державні підприємства для вирішення масштабних інфраструктурних завдань. У 1933 році, у період Великої депресії, Рузвельт запропонував Конгресу США створити державну корпорацію, яка б поєднувала державну підтримку з ефективністю приватного управління. Так була заснована Tennessee Valley Authority (TVA) – державна корпорація, яка успішно функціонує й досі.

Застосування ДПП у сфері залізничних вантажних перевезень дозволяє залучати інвестиції для модернізації інфраструктури, оптимізувати управління ресурсами та забезпечувати ефективне функціонування залізничної системи. Такий підхід сприяє створенню стійкої транспортної системи, яка відповідає сучасним викликам глобалізації та зростаючим вимогам до вантажних перевезень [207].

Державні корпорації мають цікаву особливість: хоча вони належать державі, як юридичні особи вони діють незалежно від свого власника. Це означає, що держава не несе прямої відповідальності за їхні борги, хоча у деяких випадках може гарантувати їх погашення. Такі корпорації виконують важливу роль в економіці, виступаючи від імені держави, але водночас діючи як самостійні учасники ринку. У США їх часто називають корпоративними агентствами уряду, що підкреслює їхню особливу роль у розвитку економіки.

Держава через такі корпорації часто виступає ініціатором великих інфраструктурних проєктів, залучаючи інвесторів шляхом випуску облігацій на ринках капіталу. Завдяки цьому державні корпорації отримують доступ до субсидій, податкових пільг і державних гарантій, що дозволяє їм ефективно реалізовувати масштабні проєкти.

Особливу увагу привертає поява державно-приватного партнерства (ДПП) у контексті зміни ролі держави на ринку. Якщо раніше держава виступала організатором ринкових процесів через політичні та законодавчі механізми, то нині вона дедалі частіше стає активним учасником ринку, виконуючи функції повноправного суб'єкта економічних відносин [98, с. 78].

У Європі одним із наймасштабніших і стратегічно важливих проєктів у сфері залізничних вантажних перевезень є програма створення транс'європейських транспортних мереж (TEN-T). Ця ініціатива спрямована на розвиток інтегрованої транспортної системи, яка включає залізничні вантажні перевезення як ключовий елемент. TEN-T вважається важливим інструментом регіонального розвитку, оскільки забезпечує покращення логістики, інтеграцію між країнами та сприяє економічному зростанню.

Значну роль у фінансуванні програми відіграє Європейський інвестиційний банк (ЄІБ) – основна фінансова установа Європейського Союзу для підтримки інфраструктурних проєктів. Лише за період із 2013 по 2020 рік ЄІБ виділив понад 30 мільярдів євро на реалізацію програми TEN-T, що дозволило модернізувати залізничну інфраструктуру, підвищити її пропускну здатність та забезпечити інтеграцію залізничних перевезень у

загальноєвропейську транспортну систему.

Програма TEN-T демонструє, як міжнародна співпраця та фінансова підтримка можуть бути ефективно спрямовані на розвиток залізничного транспорту, що є важливим для забезпечення сталого розвитку транспортної галузі, зниження екологічного навантаження та підвищення ефективності вантажних перевезень у Європі [215].

Таким чином, сучасні тенденції розвитку державного управління залізничних вантажних перевезень демонструють активну участь держави як регулятора та суб'єкта ринку, водночас сприяючи залученню приватного капіталу через механізми концесій та державно-приватного партнерства. Це дозволяє ефективно вирішувати масштабні завдання, пов'язані з модернізацією та розширенням залізничних мереж.

Ще одним важливим напрямком є інтеграція нових технологій, таких як автоматизація процесів залізничних вантажних перевезень і використання цифрових технологій для оптимізації логістики. Наприклад, Німеччина активно впроваджує системи управління рухом поїздів, що дозволяє зменшити затримки та покращити ефективність транспортування. Україна повинна звернути увагу на ці технології, щоб збільшити продуктивність та зменшити витрати. Крім того, важливим аспектом є інвестиції в інфраструктуру, зокрема у модернізацію старих колій та вагонів, а також у будівництво нових логістичних хабів. Це дозволить зменшити витрати на перевезення та підвищити конкурентоспроможність українських залізниць на міжнародному ринку.

Особливо важливим є запровадження європейських стандартів безпеки та екологічних вимог до залізничного транспорту, що активно практикується у країнах Європи, таких як Німеччина та Франція. В Україні необхідно ввести відповідні нормативи, що дозволить зменшити негативний вплив залізничних вантажних перевезень на навколишнє середовище і підвищити безпеку перевезень. Важливим кроком у цьому напрямку є також впровадження єдиного стандарту для усіх типів транспорту, що дасть змогу

ефективно інтегрувати українську залізницю в європейську транспортну мережу.

Таким чином, для розвитку залізничних вантажних перевезень в Україні необхідно враховувати кращі міжнародні практики та адаптувати їх до національних умов. Основними напрямками є модернізація інфраструктури, впровадження нових технологій, підвищення конкуренції на ринку та інтеграція з міжнародними транспортними мережами.

Проведене дослідження дозволяє дійти висновку, що розвиток державного управління залізничних вантажних перевезень у світовій практиці характеризується різноманітністю підходів, проте об'єднується спільною метою – підвищенням ефективності, сталості, безпеки та конкурентоспроможності залізничного транспорту в умовах глобалізації. Провідні країни світу – як європейські, так і позаєвропейські – втілюють реформи, орієнтовані на лібералізацію ринку, цифрову трансформацію, залучення приватного сектору та інтеграцію до глобальних логістичних мереж [271].

Перспективи розвитку залізничних вантажних перевезень залежатимуть від кількох ключових факторів:

1. Подальша екологізація транспортного сектору: залізничні вантажні перевезення будуть і надалі залишатися в центрі уваги урядів у контексті скорочення викидів парникових газів та досягнення цілей сталого розвитку.

2. Цифровізація та інновації: впровадження новітніх технологій, таких як Інтернет речей, штучний інтелект та автоматизація, значно підвищать ефективність управління вантажопотоками та оптимізують використання інфраструктури.

3. Глобальні транспортні коридори: розвиток міжнародних транспортних коридорів, зокрема в рамках таких ініціатив, як «Один пояс, один шлях», сприятиме розширенню залізничних вантажних перевезень та підвищенню їх конкурентоспроможності.

Проаналізований досвід доводить, що ефективна державна політика у

сфері залізничних вантажних перевезень повинна базуватися на кількох ключових компонентах:

- чіткий розподіл функцій між державними та приватними суб'єктами;
- створення сприятливого регуляторного середовища для залучення інвестицій;
- стимулювання конкуренції;
- розвиток сучасної логістичної інфраструктури;
- цифровізація управлінських процесів;
- екологічна відповідальність і сталий розвиток.

Для України впровадження таких підходів є критично важливим у контексті інтеграції до європейського транспортного простору, відновлення після війни та підвищення транзитного потенціалу. Вивчення й адаптація кращих світових практик мають стати основою формування ефективної політики, здатної забезпечити модернізацію залізничного сектору та сприяти сталому економічному зростанню країни.

3.2 Розробка шляхів вдосконалення механізмів реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень на регіональному рівні

Ефективне функціонування залізничних вантажних перевезень є стратегічно важливим фактором сталого розвитку національної економіки та її інтеграції у глобальні логістичні системи. У контексті регіонального розвитку залізнична інфраструктура відіграє ключову роль, забезпечуючи транспортну доступність, стимулюючи економічну активність та сприяючи територіальній згуртованості. Проте сучасні виклики, такі як глобалізація, зміна економічних пріоритетів та зростаючі вимоги до екологічної ефективності, потребують вдосконалення механізмів реалізації державної політики у сфері залізничних вантажних перевезень, особливо на

регіональному рівні.

Розвиток залізничних вантажних перевезень на регіональному рівні є ключовим елементом забезпечення ефективного функціонування транспортної системи країни. Особливості кожного регіону, зокрема його економічна структура, географічне положення та інфраструктурні можливості, вимагають застосування індивідуального підходу до реалізації державної політики у сфері залізничних вантажних перевезень.

Основним завданням вдосконалення механізмів державного регулювання є створення умов для інтеграції регіональних залізничних мереж у загальнонаціональну транспортну систему, що дозволить оптимізувати вантажопотоки, скоротити логістичні витрати та підвищити конкурентоспроможність регіональної економіки. Впровадження сучасних логістичних концепцій, управління наскрізними вантажопотоками, а також ефективна організація інформаційних і фінансових потоків є важливими складовими цього процесу.

Ефективність реалізації стратегічних цілей значною мірою залежить від організаційних форм управління. Це обумовлено тим, що значна частина заходів, передбачених програмами, має інтермодальний характер і не може бути спрямована виключно на розвиток одного виду транспорту. Хоча місцевий транспорт має задовольняти потреби конкретного регіону, його розвиток повинен бути узгоджений із міжрегіональними та загальнодержавними завданнями. Для цього необхідно мати чітке уявлення не лише про перспективи розвитку регіональної економіки та промисловості, але й про динаміку національної та глобальної вантажної бази, розглядаючи її як єдину інтегровану систему. Важливо також враховувати деталі, пов'язані з початком і завершенням різних транспортних потоків.

Результати досліджень свідчать, що сучасні тенденції у розвитку залізничної транспортної інфраструктури на регіональному рівні не забезпечують належної ефективності функціонування транспортної системи України. Недостатня увага до розвитку залізничних вантажних перевезень

призводить до уповільнення економічних зв'язків між регіонами, що негативно впливає на їхній соціально-економічний розвиток. Удосконалення регіональної залізничної інфраструктури та оптимізація вантажних перевезень є ключовими факторами для створення ефективної логістичної системи, яка сприятиме зміцненню міжрегіональних економічних зв'язків та підвищенню конкурентоспроможності регіонів на національному й міжнародному рівнях.

Аналіз свідчить, що державне регулювання у сфері розвитку залізничних вантажних перевезень має бути орієнтоване на забезпечення оптимального балансу між інтересами держави, бізнесу та суспільства, а також на активне стимулювання розвитку ринків транспортних послуг на регіональному рівні. Ключовим завданням є прискорення модернізації транспортних систем шляхом впровадження передових технологій, підвищення рівня організації та ефективності управління. Досягнення цього можливе за умови системного підходу до покращення якості послуг на всіх етапах їх надання, що сприятиме зміцненню транспортної інфраструктури та забезпеченню сталого розвитку регіонів.

Державне управління у сфері розвитку транспортної залізничної інфраструктури має бути спрямоване на створення сучасних транспортно-логістичних вузлів із чітко визначеними правилами функціонування. Такі вузли повинні забезпечувати ефективну координацію та інтеграцію між різними видами транспорту для оптимізації процесів доставки та отримання вантажів. Важливим напрямком є впровадження екологічно чистих технологій, які сприятимуть зниженню негативного впливу на довкілля, а також модернізація інфраструктури через використання передових технічних і економічних інновацій. Реалізація цих заходів дозволить підвищити ефективність залізничних вантажних перевезень на регіональному рівні, забезпечуючи сталий розвиток транспортної системи та економіки України.

Беручи до уваги розглянуті питання та враховуючи позитивний досвід інших країн, необхідно розробити комплекс заходів, спрямованих на

посилення міжвідомчої взаємодії. Це дозволить покращити координацію між органами виконавчої влади в Україні, зокрема між Міністерством інфраструктури та іншими дотичними секторами, які беруть участь у функціонуванні залізничних вантажних перевезеннях. Такий комплекс має включати заходи, спрямовані на модернізацію, розвиток і усунення недоліків в управлінні транспортною системою, які заважають ефективному функціонуванню перевезення вантажів. Крім того, до цього комплексу мають бути включені механізми управління фінансовими потоками.

Аналізуючи чинники, що впливають на зміни у залізничній інфраструктурі України, можна виділити три ключові складові для формування цілісної регіональної транспортної системи: державний, регіональний і місцевий рівні. Це є важливим аспектом у контексті вирішення проблеми фінансування проєктів із розвитку залізничних вантажних перевезень на регіональному рівні.

С. Степаненко, Т. Городецька та С. Руденко зазначають, що створення ефективного механізму фінансування залізничних вантажних перевезень потребує об'єднання бюджетних фондів регіонального та місцевого рівнів із залученням пайової участі підприємств. На думку цих дослідників, основним принципом такої інтегрованої системи є те, що вигоди від реалізації інфраструктурних проєктів мають отримувати ті суб'єкти, які фінансово долучаються до їх реалізації [199, с. 125].

У цьому контексті регіональна політика, спрямована на створення інтегрованої залізничної інфраструктури, повинна охоплювати широкий спектр завдань і заходів. Ці заходи мають гармонізувати цілі розвитку та бути чітко визначеними через конкретні показники, які враховують особливості як регіонального, так і місцевого рівнів. У цьому процесі важливо забезпечити баланс між державно-регіональною та місцевою складовими.

Головною стратегічною метою державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень в Україні є зміцнення організаційно-

економічних зв'язків і створення єдиної національної транспортної системи. Для досягнення цієї мети всі напрями розвитку повинні бути підпорядковані конкретним завданням, які мають чітко визначені інструментальні цілі та розвиваються у відповідності до ієрархічної структури.

Таким чином, з інституційної точки зору важливо зосередитися на вдосконаленні законодавчого регулювання залізничної галузі як на національному, так і регіональному рівнях. Це дозволить досягти узгодження між інтересами держави, яка представляє суспільство, та бізнес-спільнотою залізничного сектору. Угоди між цими сторонами мають бути спрямовані на пошук балансу між потребами держави та бізнесу, зокрема щодо досягнення прибутковості через реалізацію цільових орієнтирів розвитку та очікуваних результатів.

З точки зору логіки, інституційний аспект тісно пов'язаний із виконавчими процесами, які вважаються одними з найскладніших у контексті економічної системи України, особливо в частині формування регіональної залізничної інфраструктури. Реалізація таких ініціатив передбачає створення чітких рамок впровадження, розмежування сфер юрисдикції, запровадження ефективних систем моніторингу та механізмів налаштування. Крім того, важливими елементами є державний консалтинг і міжвідомча співпраця, а також реорганізація персоналу в урядових структурах.

На основі цього можна виділити основні завдання, які визначають напрями розвитку залізничних вантажних перевезень на регіональному рівні:

- всебічний розвиток інфраструктури регіонів;
- забезпечення балансу інтересів усіх учасників транспортного ринку;
- впровадження технологічних інновацій через розвиток державно-приватного партнерства (ДПП);
- розробка заходів, спрямованих на підвищення інституційної та кластерної привабливості регіонів.

Важливо також розглянути складові цього процесу, які можна умовно

поділити на державно-регіональну та місцеву.

Державний вплив у цьому контексті відіграє вирішальну роль. Як зазначають М. Корінь та ін., держава завжди залишається невід'ємною частиною економічної системи і не може повністю від неї відходити. Обсяг участі держави визначається її функціями, які змінюються залежно від обставин. Практична політика не може базуватися виключно на одній доктрині, оскільки виникають ситуації, що вимагають різного рівня державного впливу. Для вибору оптимального рівня участі держави необхідно враховувати низку факторів, таких як умови розвитку країни, її міжнародне становище, культурні особливості та невизначеність поточної ситуації [79, с. 65].

Аналізуючи довоєнні державні та регіональні програми, а також стратегії розвитку до 2030 року, можна визначити ключові напрями та регіональні аспекти, які мають бути враховані для подальшого ефективного розвитку залізничних вантажних перевезень на регіональному рівні.

1. Модернізація регуляторної, законодавчої та інституційної бази

Удосконалення правової системи у сфері залізничних вантажних перевезень на регіональному рівні є безперервним процесом, який стикається з низкою викликів. Однією з ключових проблем залишається відсутність узгодженої координаційної системи, здатної забезпечити гармонійність нормативно-правових актів, усунути суперечності між ними та синхронізувати їх із іншими розпорядчими документами, що регулюють транспортну галузь. Такі невідповідності часто не лише гальмують розвиток залізничних вантажних перевезень, але й суперечать основним концептуальним засадам, закріпленим у положеннях Цивільного кодексу та інших адміністративних норм. Для стимулювання розвитку регіональних вантажних перевезень необхідно створити правову базу, яка забезпечуватиме чітку координацію між різними рівнями управління, сприятиме усуненню правових бар'єрів і адаптації законодавства до актуальних потреб транспортної інфраструктури.

Для ефективного вдосконалення нормативно-правового механізму державного регулювання розвитку залізничних вантажних перевезень на регіональному рівні в Україні необхідно реалізувати такі заходи:

Приведення законодавства у відповідність до міжнародних стандартів. Це означає запровадження єдиних і послідовних правил та норм для розвитку залізничних вантажних перевезень, які відповідатимуть світовим вимогам. Такий підхід сприятиме покращенню інвестиційного клімату та стимулюватиме міжнародну співпрацю.

Децентралізація повноважень. Для підвищення ефективності управління розвитком залізничних вантажних перевезень необхідно надати регіонам більше автономії. Це дозволить враховувати місцеві особливості та потреби, що покращить якість прийняття рішень і сприятиме більш адаптивному підходу до вирішення регіональних проблем.

Прозорість і залучення громадськості. Для підвищення довіри до органів влади та забезпечення якісного прийняття рішень важливо забезпечити відкритий доступ до інформації про плани розвитку залізничних вантажних перевезень. Крім того, необхідно створити умови для активної участі громадськості в обговоренні та прийнятті рішень.

Посилення державного регулювання розвитку регіональної державної політики залізничних вантажних перевезень є складним завданням, що потребує комплексного підходу та скоординованих дій на всіх рівнях управління. При цьому слід враховувати, що правова база для інтеграції науково-технічних і технологічних інновацій у соціально-економічні відносини значно відстає від сучасних потреб. Зокрема, відсутність належного правового регулювання для інноваційних об'єктів транспорту та комунікацій суттєво ускладнює їх розвиток. Чинне законодавство забезпечує лише опосередкований захист таких об'єктів, що є недостатньо ефективним.

2. Підвищення безпеки та екологічності транспортних систем

Безпека транспортних систем, зокрема залізничних вантажних перевезень на регіональному рівні, має охоплювати всі аспекти

функціонування транспортної інфраструктури. Пріоритетним напрямком є впровадження суворіших правил і стандартів, спрямованих на забезпечення екологічної безпеки, підвищення енергоефективності залізничного транспорту та мінімізацію негативного впливу на довкілля. Застосування таких заходів у залізничних вантажних перевезеннях сприятиме зменшенню ризиків для життя людей, покращенню екологічної ситуації в регіонах, а також оптимізації енергетичних витрат. Це стане важливим кроком у створенні сучасної, безпечної та ефективною транспортної системи, яка відповідатиме потребам економіки України та сприятиме її сталому розвитку.

Для забезпечення комплексної безпеки залізничних вантажних перевезень на регіональному рівні необхідно не лише вдосконалювати законодавчу базу, але й розробляти чіткі та деталізовані інструкції з експлуатації транспортних систем. В Україні цей аспект часто залишався поза увагою, що призводило до численних проблем, включаючи низький рівень безпеки, неефективне використання ресурсів та уповільнення розвитку транспортної галузі.

Ключовим завданням є створення сучасної системи підвищення кваліфікації працівників транспортної галузі, зокрема тих, хто працює у сфері залізничних вантажних перевезень. Це особливо важливо в умовах, коли значна частина персоналу була залучена до роботи без належної професійної підготовки, що негативно вплинуло на якість послуг, ефективність логістичних процесів та конкурентоспроможність транспортного сектору.

3. Підвищення конкурентоспроможності транспортної залізничної інфраструктури. Конкурентоспроможність транспортної залізничної інфраструктури є ключовим фактором для забезпечення ефективного функціонування регіональних вантажних перевезень та їх інтеграції у міжнародні логістичні системи. Вона залежить від рівня розвитку техніко-технологічного та сервісного потенціалу галузі, який визначає здатність

задовольняти потреби ринку та забезпечувати високу якість послуг.

Важливим аспектом розвитку залізничної транспортної інфраструктури є зниження транспортних витрат через оптимізацію платних послуг, що супроводжують вантажні перевезення. Такий підхід створює сприятливі умови для підвищення прибутковості діяльності залізничного транспорту, стимулює економічне зростання регіонів і сприяє створенню нових робочих місць у транспортній галузі.

Розширення агентської мережі та бізнес-структур у сфері залізничних вантажних перевезень відкриває перспективи для впровадження різних форм покращення послуг.

Передача окремих видів транспортних послуг спеціалізованим компаніям, які відповідають за їх якість, дозволяє залізничним перевізникам зосередитися на основній діяльності, водночас забезпечуючи високий рівень обслуговування клієнтів. Це сприяє зростанню довіри до залізничних вантажних перевезень, розширенню ринку послуг та підвищенню конкурентоспроможності транспортної системи України на регіональному та міжнародному рівнях.

Роль інвестицій у транспортну інфраструктуру для соціально-економічного прогресу

Для подолання бар'єрів на шляху соціально-економічного розвитку України важливим кроком є збільшення видатків державного бюджету до 4,5% ВВП, що дозволить забезпечити необхідний фінансовий ресурс для модернізації та розширення залізничної інфраструктури. Крім того, запровадження національних інвестиційних рамок, які будуть привабливими як для іноземних, так і для вітчизняних інвесторів, сприятиме залученню додаткових коштів у стратегічно важливі галузі економіки.

Як зазначають А. Томашевська та І. Сурай, інвестиції в залізничну інфраструктуру є одним із ключових інструментів економічного зростання. Запровадження національних інвестиційних рамок, які забезпечують прозорість, стабільність і передбачуваність для інвесторів, є важливим

інструментом для реалізації довгострокових інфраструктурних проєктів. Це дозволить не лише вирішити нагальні економічні проблеми, але й закласти фундамент для сталого розвитку України в майбутньому [214, с. 273].

Однією з ключових проблем, яку необхідно вирішити в рамках вдосконалення механізмів реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень, є надмірний знос основних фондів. Модернізація основних фондів транспортних підприємств та організацій регіональної економіки має стати невід’ємною частиною державної політики, що передбачає співфінансування бізнес-ініціатив у поєднанні з державними програмами. Особливу увагу слід приділити впровадженню ресурсозберігаючих технологій, які сприятимуть зниженню витрат та підвищенню ефективності функціонування транспортної системи.

Інфраструктурні інвестиції відіграють важливу роль у реалізації державної політики, вирішуючи два основних завдання:

Оперативне вирішення нагальних проблем – інвестиції дозволяють швидко модернізувати ключові елементи транспортної інфраструктури без значних додаткових витрат державного бюджету, що особливо актуально для регіонів із низьким рівнем фінансової забезпеченості.

Раціоналізація інвестиційних потоків – спрямування коштів на модернізацію транспортних підприємств забезпечує ефективне формування та управління транспортними потоками, що сприяє оптимізації логістичних процесів на регіональному рівні.

Для вдосконалення механізмів реалізації державної політики необхідно:

Розробити прозорі механізми співфінансування інфраструктурних проєктів, які б об’єднували ресурси державного бюджету та приватного сектору;

Впровадити стимулюючі заходи для залучення бізнесу до модернізації основних фондів транспортних підприємств;

Сформуванню ефективну нормативно-правову базу, яка б регулювала

процеси інвестування в транспортну інфраструктуру на регіональному рівні;

Забезпечити моніторинг та контроль за використанням інвестицій для досягнення поставлених цілей;

Ініціювати розробку та впровадження ресурсозберігаючих технологій, що сприятимуть зменшенню екологічного впливу транспортної діяльності.

Комплексна реалізація зазначених заходів дозволить створити ефективну систему управління державними інвестиціями в залізничну транспортну інфраструктуру, забезпечуючи її сталий розвиток, підвищення конкурентоспроможності та економічне зростання регіонів України.

Розвиток транспортної інфраструктури

Реалізація державних програм розвитку залізничних вантажних перевезень на місцевому рівні передбачає адаптацію національних проєктів до регіональних умов або використання місцевого потенціалу для створення взаємовигідних логістичних рішень.

Ключові заходи: модернізація інфраструктури, залучення інвестицій, розробка регіональних стратегій, оптимізація транспортних потоків, розширення повноважень місцевого самоврядування.

Це дозволить підвищити ефективність вантажних перевезень, сприяти економічному зростанню регіонів та інтегрувати українську залізничну систему в міжнародні транспортні мережі.

Міське самоврядування відіграє ключову роль у розвитку транспортної інфраструктури, забезпечуючи зв'язок між економічним життям громади та управлінням транспортними системами. Однак державне регулювання здебільшого зосереджене на технічній модернізації, ігноруючи інституційні зміни та оновлення промислового потенціалу. Для ефективного розвитку залізничних вантажних перевезень необхідно враховувати ці аспекти, сприяючи комплексному вдосконаленню транспортної системи.

Соціально-економічні зміни ускладнюють прогрес у сфері залізничних вантажних перевезень. Регіональні зусилля стримуються трансформаціями виробничих відносин, змінами місцевих умов та управлінськими

корективами. Необхідно забезпечити стабільність регіональної політики, враховуючи вплив соціально-економічних процесів на розвиток залізничної інфраструктури.

Таким чином, розвиток залізничної інфраструктури повинен базуватися на чіткому розподілі завдань між державним, регіональним та місцевим рівнями управління. При цьому важливо враховувати соціально-економічні особливості кожного об'єкта та інтегрувати програми розвитку. Такий адаптивний і раціональний підхід до створення єдиної транспортної системи регіону забезпечить своєчасну та ефективну реалізацію поставлених цілей [253].

Комплекс заходів, спрямованих на регулювання залізничних вантажних перевезень державою, включає їх вдосконалення відповідно до стратегічних цілей розвитку. Запропоновані заходи охоплюють такі ключові аспекти:

створення та впровадження нормативно-правових актів, що регулюють транспортну діяльність;

розвиток інтермодальних та мультимодальних перевезень, забезпечених єдиними технічними й інформаційними стандартами, а також уніфікованими перевізними документами та вантажними одиницями (наприклад, контейнерами);

пропорційне розподілення бюджетних коштів;

забезпечення залізничних вантажних перевезень оборонних потреб країни;

вдосконалення систем контролю та моніторингу у сфері функціонування та розвитку транспортних комплексів, включаючи бюджетно-фінансовий контроль;

координація зусиль на різних рівнях державного управління для розвитку транспортних систем та їх інтеграції між регіонами;

створення єдиного інформаційного й цінового простору в сфері залізничних вантажних перевезень;

об'єднання інтересів держави та бізнесу для спільного розвитку сфери залізничних вантажних перевезень.

Ці заходи спрямовані на досягнення таких стратегічних цілей розвитку залізничних вантажних перевезень в Україні:

створення сучасної, ефективною та розвиненою залізничною інфраструктури, яка сприятиме прискоренню переміщення вантажів;

забезпечення доступності та підвищення якості залізничних послуг для населення й економіки;

зміцнення конкурентоспроможності залізничною інфраструктури України та інтеграція її економічного потенціалу у міжнародний поділ праці;

підвищення рівня безпеки та довгострокової стійкості транспортної системи;

покращення інвестиційного клімату та стимулювання розвитку ринкових відносин у залізничній сфері [248].

Як зазначено в літературі, історично державна політика розвитку залізничних вантажних перевезень на регіональному рівні завжди була орієнтована на стратегічні державні цілі. Цей підхід залишається актуальним і сьогодні [19, с. 62]. Проте останніми роками в Україні відбулися суттєві зміни у формуванні державної економічної політики. Ці зміни сприяли розробці низки важливих програмних документів, які визначають стратегію розвитку залізничних вантажних перевезень.

Роль держави в управлінні залізничною інфраструктури України полягає у сприянні економічному зростанню та підвищенню добробуту громадян шляхом забезпечення безпечних і якісних транспортних послуг. Використовуючи свої географічні переваги, Україна має можливість розвивати систему залізничних вантажних перевезень таким чином, щоб зробити її більш доступною та конкурентоспроможною як на внутрішньому, так і на міжнародному рівнях.

Розвиток залізничних вантажних перевезень на рівні регіонів повинен бути узгоджений із загальною стратегією регіонального розвитку, що

сприятиме сталому зростанню національної економіки. Для досягнення цієї комплексної мети на різних рівнях управління визначено регіональну транспортну політику як ключовий інструмент, що охоплює як національний (державний), так і регіональний (місцевий) рівні.

Регіональна транспортна політика у сфері залізничних вантажних перевезень формується на національному рівні двома шляхами: як частина загальної економічної політики або як складова спеціальної регіональної політики. Ключовими елементами є: податкові відносини; принципи створення підприємств залізничного транспорту; правила ліцензування їхньої діяльності; виконання державних замовлень; тарифна політика [251].

На регіональному рівні транспортна політика щодо залізничних вантажних перевезень інтегрується в регіональну економічну стратегію або реалізується як окрема спеціалізована політика в межах компетенції органів влади та місцевого самоврядування.

Ефективне управління цими процесами сприятиме модернізації залізничної інфраструктури, підвищенню конкурентоспроможності регіонів та розвитку вантажних перевезень.

Реалізація державної політики у сфері залізничних вантажних перевезень на регіональному рівні передбачає:

Надання повноважень регіональним органам влади для ефективного використання економічного, науково-технічного та ресурсного потенціалу регіонів. Це сприяє створенню умов для модернізації залізничної інфраструктури та розвитку вантажних перевезень.

Особливий статус транспортних підприємств. Визначення стратегічно важливих залізничних підприємств, що відповідають державним інтересам, з подальшим регулюванням їхньої діяльності та взаємодії з вантажовідправниками, вантажоодержувачами й іншими суб'єктами транспортної діяльності [250].

Ключові чинники впливу на регіональну транспортну політику:
загальна державна економічна політика;

роль регіону в національному та міжнародному поділі праці;
перспективи економічного розвитку регіону;
компетенції органів державної влади та місцевого самоврядування у сфері транспортної інфраструктури;
рівень державної підтримки залізничних вантажних перевезень;
забезпеченість регіону транспортними ресурсами;
якість взаємодії залізничних підприємств із органами влади;
залучення науково-дослідного потенціалу регіону до вирішення проблем залізничного транспорту.

Державна політика повинна забезпечувати інтеграцію залізничної інфраструктури в економічну стратегію регіонів через стимулювання інвестицій, модернізацію рухомого складу, впровадження інноваційних технологій та створення сприятливих умов для розвитку вантажних перевезень.

Реалізація державної політики у сфері залізничних вантажних перевезень на регіональному рівні базується на таких принципах:

Пріоритет державних інтересів у розвитку залізничної транспортної системи, що забезпечує стратегічну важливість перевезень для економіки країни.

Узгодження державних і регіональних інтересів, спрямоване на максимально ефективне використання транспортного потенціалу регіонів.

Урахування спеціалізації економіки регіону, що дозволяє адаптувати залізничну інфраструктуру до потреб місцевого виробництва та вантажоперевезень.

Налагодження взаємодії між органами державної влади та місцевого самоврядування, спрямованої на координацію зусиль для розвитку залізничної інфраструктури.

Розвиток залізничної транспортної інфраструктури через залучення різних організаційно-правових форм діяльності підприємств, включаючи державно-приватне партнерство.

Принципи вдосконалення державного регулювання залізничної інфраструктури на регіональному рівні:

Планування економічної системи, орієнтоване на створення сприятливого середовища для розвитку залізничних вантажних перевезень.

Виділення регіонального рівня як ключового для узгодження економічних та соціальних інтересів населення і виробництва.

Відповідність розвитку залізничної інфраструктури загальним тенденціям економічного зростання та інтеграції в міжнародні логістичні мережі.

Чітке визначення повноважень суб'єктів господарювання та надання їм економічно значущих функцій для забезпечення ефективності перевезень.

Державна політика повинна забезпечувати гармонійний розвиток залізничної вантажної інфраструктури на регіональному рівні через стимулювання інвестицій, модернізацію технічної бази, впровадження інноваційних технологій та створення умов для інтеграції регіонального транспортного потенціалу в загальнодержавну економічну стратегію [253].

Соціально-економічна політика держави визначає основні напрями розвитку регіонів, враховуючи їхній природно-ресурсний потенціал. Це дозволяє класифікувати регіони за рівнем їхньої участі у національних транспортних проєктах залежно від географічного розташування та природно-географічних умов. Такий підхід також формує комплексну характеристику транспортних можливостей регіону, включаючи фінансові аспекти, що визначають його рівень самостійності та забезпеченість транспортними підприємствами.

Реалізація інституційного впливу на транспортну залізничну інфраструктуру передбачає вирішення низки стратегічних завдань, які залежать від рівня розвитку регіонів:

Регіони з низьким рівнем розвитку. Для таких регіонів необхідно розробити комплекс заходів, спрямованих на подолання наслідків адміністративно-командної економіки. Програми розвитку мають бути

орієнтовані на інновації, що дозволить компенсувати відставання у вдосконаленні транспортної інфраструктури.

Регіони із середнім рівнем розвитку. Тут основними завданнями є впровадження інноваційних та унікальних технологій, запозичених із передових практик, забезпечення адміністративної підтримки нових механізмів управління, субсидування технічних інструментів для підвищення конкурентоспроможності, а також надання широкої інформаційної підтримки.

Регіони з високим рівнем розвитку. Для таких регіонів важливо створити сприятливі інституційні та фінансові умови, які сприятимуть формуванню багатофункціональних організацій у транспортній сфері. Це дозволить реалізувати приватно-державну стратегію, яка використовує передові технології для підвищення ефективності роботи транспортної системи [248].

Для успішної децентралізації в Україні необхідно передати частину регуляторних повноважень від центральної влади до місцевих органів самоврядування. Це передбачає створення багаторівневої системи управління залізничною інфраструктурою, яка забезпечить ефективну співпрацю між державою та місцевою владою. При цьому важливо враховувати унікальні особливості кожного регіону, включаючи економічні, соціальні, політичні, екологічні та етичні чинники. Такий підхід дозволить забезпечити комплексний розвиток залізничних вантажних перевезень та сприятиме ефективній децентралізації.

Регіони з розвиненим промисловим і аграрним потенціалом, таких як Дніпропетровська, Одеська, Львівська та Полтавська області, потребують модернізації під'їзних колій, будівництва нових терміналів, логістичних вузлів та відновлення малодіяльних ліній [114]. Державна політика має сприяти:

- співфінансуванню регіональних програм із державного бюджету, в тому числі за рахунок інструментів Державного фонду регіонального

розвитку;

- залученню міжнародної технічної допомоги для реалізації проєктів на рівні областей;

- підтримці пілотних проєктів, які можуть бути масштабовані на інші регіони (наприклад, цифрові логістичні хаби або зелені вантажні коридори).

Єдині підходи до тарифоутворення, планування маршрутів та обслуговування часто виявляються неефективними в умовах територіальної неоднорідності. Для покращення ситуації пропонується:

- врахування специфіки регіональної промисловості та експорту під час формування політики перевезень;

- встановлення пріоритетів у модернізації інфраструктури на основі логістичного навантаження регіону;

- впровадження механізмів децентралізації, які дозволять ОВА (обласним військовим адміністраціям) брати участь у формуванні державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень в межах регіону [253].

Зокрема, залучення регіональних громадських рад та бізнес-асоціацій до планування залізничної інфраструктури дозволить точніше врахувати локальні інтереси. Для оптимізації логістичних маршрутів, особливо в прикордонних та промислових регіонах, доцільно:

- створювати логістичні кластери на базі залізничних вузлів, які включають вантажні станції, склади, термінали, митні пости;

- інтегрувати локальні хаби у національні та транснаціональні ланцюги постачання;

- стимулювати публічно-приватні партнерства для будівництва нової логістичної інфраструктури, орієнтованої на залізничні вантажні перевезення.

Особливу увагу слід приділити територіям із високим транзитним потенціалом (Закарпаття, Волинь, Львівщина), де можливе формування регіональних залізничних логістичних платформ, інтегрованих у мережу

TEN-T [273].

Ефективна реалізація державної політики у сфері розвитку залізничних вантажних перевезень неможлива без постійного моніторингу, оцінювання та коригування управлінських рішень. В сучасних умовах особливої актуальності набуває створення прозорих та дієвих інструментів оцінки результативності політики на основі кількісних і якісних індикаторів, з урахуванням зворотного зв'язку від стейкхолдерів.

Оцінка реалізації політики має базуватись на системі чітких та вимірюваних індикаторів, що охоплюють усі ключові аспекти залізничних вантажних перевезень. До таких індикаторів можуть входити:

- обсяг перевезених вантажів (тонн/рік);
- середня швидкість доставки вантажів;
- рівень цифровізації процесів (частка електронних накладних, відсоток автоматизованих операцій);
- обсяг інвестицій у модернізацію інфраструктури;
- частка вантажопотоку, переведеного з автотранспорту на залізницю;
- кількість зареєстрованих порушень інформаційної безпеки або збоїв в ІТ-системах [246].

Регулярне оновлення цих індикаторів дозволить відслідковувати динаміку змін та вчасно реагувати на проблеми в реалізації політики.

Для забезпечення адаптивності та ефективності державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень на регіональному рівні важливо налагодити регулярну комунікацію з представниками бізнесу, галузевими асоціаціями, логістичними компаніями та громадськістю [79].

Серед дієвих механізмів можна виокремити:

- проведення щорічних відкритих консультацій щодо стану реалізації транспортної політики;
- запровадження «гарячих ліній» для оперативного інформування про логістичні проблеми;

- створення онлайн-платформ для опитування вантажовідправників щодо якості залізничного сервісу;
- залучення експертного середовища до незалежного аудиту результатів реалізації політики.

Такі механізми дозволяють адаптувати політику відповідно до реальних потреб ринку та сприяють підвищенню довіри до державних інституцій [253].

Цифровізація залізничних вантажних перевезень передбачає розвиток інструментів візуалізації даних. Одним із таких рішень є публічний онлайн-дашборд, на якому в режимі реального часу відображаються ключові показники ефективності залізничної галузі. Такий дашборд може містити:

- графіки зміни обсягів вантажних перевезень;
- статистику з пунктів пропуску та транспортних хабів;
- дані про реалізацію інвестиційних програм;
- карти модернізованих ділянок інфраструктури;
- прогрес у впровадженні IT-рішень та політик з кібербезпеки.

Впровадження такого інструменту забезпечить прозорість реалізації політики, доступність аналітики для громадськості, бізнесу, науковців та міжнародних партнерів [247].

У рамках загальнодержавної стратегії першочергового відновлення та розвитку залізничної галузі Україна закріпила джерела фінансування як з державного бюджету, так і за рахунок міжнародного співробітництва, що зміцнює інституційну й економічну основу для модернізації.

У законі про Державний бюджет на 2025 рік для АТ «Укрзалізниця» передбачено понад 7 млрд грн, з яких:

- 4,42 млрд грн – на закупівлю пасажирських вагонів та співфінансування інфраструктурних проєктів;
- 1,83 млрд грн – на закупівлю рейок у межах міжурядової програми з Францією;
- 1,217 млрд грн – на розвиток інтермодальних терміналів і

будівництво євроколії шириною 1435 мм;

- 128 млн грн – на співфінансування спільних інфраструктурних проєктів із міжнародними фінансовими інституціями [103].

У червні 2025 року до України надійшла перша партія французьких рейок обсягом понад 1000 тонн із загального контракту на 19 000 тонн, що дозволить оновити приблизно 145 км колій на стратегічних напрямках (Київ – Львів, Львів – Ужгород, Київ – Дніпро). У межах програми ЄС Connecting Europe Facility виділено фінансування в розмірі 33 млн євро на будівництво євроколії довжиною 22 км між станціями Чоп та Ужгород із завершенням до кінця 2025 року [104].

Європейський банк реконструкції та розвитку ухвалив рішення про фінансування закупівлі до 80 електровозів на суму 300 млн євро, що стане значним внеском у модернізацію рухомого складу. За 9 місяців 2023 року Укрзалізниця опанувала 10,4 млрд грн капіталовкладень, з яких 4,45 млрд грн спрямовано на розвиток інфраструктури, а 5,095 млрд грн – на оновлення рухомого складу. У 2024-2025 роках заходи з оптимізації виробничих процесів дозволили досягти економії понад 400 млн грн, а до 2030 року заплановано зменшити витрати на суму понад 1 млрд грн [103].

Таким чином, розроблені механізми державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень на регіональному рівні, що реалізуються шляхом цільового бюджетного фінансування, залучення міжнародних донорів та модернізації виробничої структури, створюють умови для поступального розвитку залізничного вантажного транспорту в повоєнний період та його інтеграції до європейського ринку логістичних послуг.

У сучасних умовах глобалізації та посилення інтеграційних процесів міжнародне співробітництво відіграє ключову роль у розвитку залізничних вантажних перевезень. Для України, яка обрала курс на європейську інтеграцію, особливого значення набуває адаптація до стандартів Європейського Союзу, активна участь у міжнародних транспортних ініціативах, а також залучення інвестицій і досвіду провідних країн у сфері

транспортної логістики.

Європейський Союз має багаторічний досвід у формуванні єдиної транспортної політики, зокрема у сфері залізничних перевезень. До найбільш релевантних практик, які можуть бути адаптовані до українських реалій, належать:

- впровадження принципу «єдиного європейського залізничного простору», який передбачає прозорий доступ операторів до інфраструктури та рівноправні умови конкуренції;
- розвиток мультимодальних логістичних ланцюгів із забезпеченням зручного переходу між видами транспорту;
- підвищення вимог до безпеки перевезень, захисту даних та кібербезпеки;
- створення інтегрованих цифрових платформ для управління вантажопотоками, що дає змогу оптимізувати логістику та підвищити ефективність обробки вантажів.

Реалізація положень Угоди про асоціацію між Україною та ЄС передбачає гармонізацію законодавства у транспортній сфері з актами права ЄС, зокрема:

- імплементацію положень Четвертого залізничного пакету ЄС, що регламентує лібералізацію ринку, стандарти безпеки, інтероперабельність та права споживачів;
- приведення технічних стандартів рухомого складу та інфраструктури у відповідність до вимог TSI (Technical Specifications for Interoperability);
- посилення незалежності регуляторних органів та запровадження механізмів недискримінаційного доступу до інфраструктури;
- розвиток процедур спільного контролю на кордонах та взаємного визнання сертифікації [222].

Гармонізація цих компонентів дозволить забезпечити більшу інтеграцію української залізниці в європейську систему перевезень. Участь

України у розвитку міжнародних транспортних коридорів відкриває значні можливості для диверсифікації вантажопотоків, залучення інвестицій та посилення транзитного потенціалу. Україна вже бере участь або має потенціал до приєднання до таких ключових ініціатив, як:

- TEN-T (Trans-European Transport Network) – інтеграція України до основної європейської транспортної мережі, зокрема на напрямках Балтика- Чорне море;
- TRACECA (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia) – співпраця у розбудові мультимодального коридору між Європою та Азією;
- Orient/East-Med Corridor – перспективи з'єднання Східної Європи з південними портами ЄС;
- Middle Corridor (Транскаспійський міжнародний транспортний маршрут) – альтернативний маршрут для вантажів з Китаю до Європи в обхід російської території.

Участь у таких проєктах не лише посилює стратегічне значення України на логістичній карті регіону, але й стимулює внутрішні реформи та модернізацію транспортної інфраструктури.

У ході аналізу та розробки напрямів вдосконалення механізмів реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень на регіональному рівні було виявлено низку системних проблем та бар'єрів, які потребують комплексного вирішення. Пропозиції, сформовані у межах даного підрозділу, ґрунтуються на необхідності переходу до цілісної моделі управління транспортною галуззю, що поєднує стратегічне планування, ефективну реалізацію, прозоре регулювання та активну участь зацікавлених сторін. Зокрема, було узагальнено ключові напрями вдосконалення:

1. Інституційно-управлінське оновлення, яке передбачає перерозподіл повноважень, зміцнення спроможності профільних органів та формування ефективних структур управління;
2. Оцінку ефективності чинної політики, що дозволяє виявити прогалини та визначити орієнтири реформ;

3. Нормативно-правову гармонізацію, спрямовану на адаптацію до стандартів ЄС і ліквідацію внутрішніх суперечностей;
4. Фінансово-економічні стимули, зокрема субсидії, тарифне регулювання, підтримка інвестицій;
5. Технологічну модернізацію, що охоплює цифровізацію, автоматизацію та розвиток інтермодальних рішень;
6. Регіоналізацію політики, яка враховує територіальні особливості і стимулює локальну ініціативу;
7. Інструменти моніторингу та зворотного зв'язку, що забезпечують прозорість і підзвітність;
8. Інтеграцію до міжнародного простору, включаючи участь у транспортних коридорах та імплементацію європейських практик.

Ключовим акцентом у запропонованих підходах є системний характер реформ, який передбачає одночасну роботу над організаційною, нормативною, фінансовою та цифровою трансформацією галузі. Замість фрагментарних рішень необхідне створення інтегрованої політики, яка охоплює всі рівні- від державної стратегії до операційної діяльності підприємств.

На короткострокову перспективу (1-2 роки) пріоритетами мають стати:

- гармонізація правового поля відповідно до європейських норм;
- започаткування системи державного моніторингу ефективності перевезень;
- запуск цифрових сервісів (електронні накладні, реєстри, платформи прозорого доступу до інфраструктури).

На середньострокову перспективу (3-5 років) актуальними є:

- модернізація інфраструктури та рухомого складу із залученням приватного капіталу;
- розвиток регіональних логістичних центрів і хабів;
- розширення інтеграції у європейські логістичні мережі [248].

Таким чином, удосконалення механізмів реалізації політики у сфері

залізничних вантажних перевезень повинно здійснюватися на основі принципів прозорості, орієнтації на результат, залучення зацікавлених сторін та узгодження з довгостроковими стратегічними цілями України.

3.3 Стратегія реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень в Україні в умовах повоєнного відновлення

Узагальнення теоретико-методологічних положень, розкритих у першому розділі, аналіз нормативно-правових, організаційних, інформаційно-безпекових і соціально-економічних аспектів, здійснений у другому розділі, а також урахування світового досвіду та регіональних напрямів удосконалення механізмів реалізації державної політики, обґрунтованих у підрозділах 3.1 і 3.2, дають підстави для формування стратегії реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень в Україні.

Удосконалення механізмів реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень в Україні потребує переходу від окремих управлінських заходів до цілісної стратегії, здатної поєднати цілі державної транспортної політики, інституційні повноваження суб'єктів управління, нормативно-правові інструменти, фінансово-інвестиційні ресурси, цифрові рішення, тарифне регулювання, безпекові заходи та систему оцінювання результативності. Такий підхід є особливо важливим в умовах воєнних втрат, пошкодження транспортної інфраструктури, зміни логістичних маршрутів, зростання ролі західного напрямку перевезень та необхідності інтеграції України до європейського транспортного простору.

Стратегія реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень в Україні розглядається як довгострокова публічно-управлінська конструкція, що визначає місію, стратегічну мету, цілі, завдання, принципи, механізми, інструменти, етапи реалізації та очікувані

результати державного впливу на розвиток галузі. Її призначення полягає не лише у визначенні бажаного стану залізничних вантажних перевезень, а й у забезпеченні керованого переходу від фрагментарного реагування на проблеми галузі до системного управління її модернізацією, відновленням, інвестиційним забезпеченням, цифровою трансформацією та інтеграцією у міжнародні логістичні мережі.

На відміну від підходів, у яких розвиток залізничних вантажних перевезень розглядається переважно через інфраструктурну, тарифну або логістичну площину, запропонована стратегія виходить із публічно-управлінського розуміння цієї сфери як об'єкта цілеспрямованого державного впливу. У цьому контексті залізничні вантажні перевезення постають не лише як вид економічної діяльності, а як складова економічної безпеки, територіальної зв'язаності, експортної спроможності, оборонної стійкості та повоєнного відновлення України.

Необхідність формування такої стратегії зумовлена кількома групами чинників. Перша група пов'язана з інфраструктурними обмеженнями, що проявляються у значному рівні зношеності колій, рухомого складу, станційної інфраструктури, логістичних вузлів і виробничо-ремонтної бази. Друга група охоплює інституційні проблеми, серед яких недостатня узгодженість повноважень між органами державної влади, АТ «Укрзалізниця», регіональними суб'єктами управління, приватними операторами та міжнародними партнерами. Третя група пов'язана з фінансово-економічними дисбалансами, зокрема обмеженістю бюджетного фінансування, недостатньою інвестиційною привабливістю галузі, нерівномірністю тарифного навантаження та потребою у формуванні прозорих механізмів залучення приватного й міжнародного капіталу.

Окреме значення мають безпекові та євроінтеграційні чинники. Повномасштабна війна актуалізувала потребу в забезпеченні стійкості залізничної інфраструктури, її здатності функціонувати в умовах пошкоджень, кібератак, зміни маршрутів, обмеження морської логістики та

зростання навантаження на прикордонні переходи. Водночас інтеграція України до європейського транспортного простору вимагає гармонізації нормативно-правового поля, технічної сумісності, розвитку мультимодальних перевезень, підвищення прозорості доступу до інфраструктури та поступового наближення до стандартів функціонування єдиного європейського залізничного простору.

Місія стратегії реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень в Україні полягає у формуванні ефективної, безпечної, конкурентоспроможної, цифрово інтегрованої та стійкої системи залізничних вантажних перевезень, здатної забезпечувати потреби національної економіки, оборонної спроможності, зовнішньої торгівлі, регіонального розвитку та повоєнного відновлення держави. Така місія відображає не лише галузеву, а й загальнодержавну значущість залізничного транспорту як інструменту підтримання економічної стабільності, просторової зв'язаності територій і міжнародної логістичної інтеграції України.

Стратегічною метою запропонованої стратегії є підвищення керованості, результативності та адаптивності державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень шляхом узгодженого застосування нормативно-правового, інституційного, організаційно-адміністративного, економічно-фінансового, інформаційно-комунікативного та контрольного механізмів. Досягнення цієї мети передбачає не лише модернізацію матеріальної основи залізничної галузі, а й зміну управлінської логіки – від реагування на окремі проблеми до системного планування, координації, моніторингу, оцінювання та коригування державної політики.

Стратегічні цілі реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень доцільно згрупувати за кількома взаємопов'язаними напрямками. Першою ціллю є відновлення та модернізація залізничної вантажної інфраструктури, що передбачає оновлення колій, станцій, прикордонних переходів, логістичних вузлів, вантажних терміналів і рухомого складу з урахуванням потреб воєнного часу та повоєнної

відбудови. Другою ціллю є забезпечення інституційної узгодженості управління галуззю через чітке розмежування функцій формування політики, регулювання, управління інфраструктурою, перевезення вантажів, контролю та моніторингу результативності. Третьою ціллю є формування прозорого фінансово-інвестиційного середовища, здатного поєднати бюджетні ресурси, власні кошти АТ «Укрзалізниця», міжнародну фінансову допомогу, кредитні інструменти, державно-приватне партнерство та інвестиційні програми.

Четвертою стратегічною ціллю є удосконалення тарифного регулювання як одного з ключових інструментів забезпечення фінансової стійкості залізничних вантажних перевезень, недопущення необґрунтованого перехресного субсидування, стимулювання перевезень стратегічно важливих вантажів і підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту порівняно з автомобільним. П'ятою ціллю є цифрова трансформація управління вантажними перевезеннями, що охоплює електронний документообіг, автоматизоване управління вагонами, цифровий моніторинг інфраструктури, прогнозування вантажопотоків, інтеграцію інформаційних систем і підвищення кіберстійкості транспортної інфраструктури. Шостою ціллю є інтеграція залізничних вантажних перевезень України до європейського транспортного простору через розвиток мультимодальних перевезень, логістичних хабів, інтероперабельності, прикордонної інфраструктури та транспортних коридорів.

Зазначені стратегічні цілі мають бути конкретизовані через систему завдань. До основних завдань стратегії належать: удосконалення нормативно-правового забезпечення розвитку залізничних вантажних перевезень; формування узгодженої інституційної моделі управління галуззю; створення умов для залучення інвестицій у модернізацію інфраструктури; забезпечення прозорого тарифного регулювання; розвиток державно-приватного партнерства; цифровізація управлінських і логістичних процесів; посилення кіберзахисту критичної транспортної інфраструктури; розбудова мультимодальних логістичних вузлів; підвищення пропускної

спроможності прикордонних переходів; розвиток кадрового потенціалу галузі; запровадження системи моніторингу, оцінювання та управлінської корекції реалізації державної політики.

Реалізація цих завдань має спиратися на принципи законності, стратегічної узгодженості, прозорості, підзвітності, економічної обґрунтованості, безпекової пріоритетності, цифрової відкритості, інституційної відповідальності та адаптивності. Принцип законності передбачає відповідність управлінських рішень Конституції України, законам України, міжнародним зобов'язанням держави та стратегічним документам транспортної політики. Принцип стратегічної узгодженості означає, що заходи розвитку залізничних вантажних перевезень мають бути пов'язані з цілями економічного відновлення, регіонального розвитку, європейської інтеграції, експортної політики та національної безпеки. Принцип прозорості й підзвітності вимагає відкритості рішень щодо тарифів, інвестицій, пріоритетів модернізації, використання бюджетних коштів і результатів реалізації програм розвитку.

Принцип економічної обґрунтованості передбачає, що державні рішення у сфері залізничних вантажних перевезень мають спиратися на аналіз витрат, прогноз вантажопотоків, оцінку окупності інфраструктурних проєктів і реальні фінансові можливості держави, АТ «Укрзалізниця» та інших учасників ринку. Принцип безпекової пріоритетності зумовлює необхідність врахування ризиків воєнного часу, захисту критичної інфраструктури, резервування логістичних маршрутів і забезпечення безперервності перевезень стратегічно важливих вантажів. Принцип цифрової відкритості орієнтує державну політику на впровадження електронних сервісів, обмін даними, автоматизацію управління та використання аналітичних інструментів для прогнозування і контролю. Принцип адаптивності означає здатність стратегії змінювати інструменти й управлінські рішення залежно від динаміки безпекового, економічного, технологічного та міжнародного середовища.

Отже, запропонована стратегія реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень в Україні має розглядатися як інтегрована система публічно-управлінського впливу, що поєднує стратегічне бачення, інституційну координацію, нормативно-правове забезпечення, фінансово-інвестиційні інструменти, тарифне регулювання, цифрові рішення, безпекові заходи та механізми зворотного зв'язку. Її науково-практичне значення полягає в тому, що розвиток залізничних вантажних перевезень переводиться з площини окремих галузевих заходів у площину цілісної державної політики, орієнтованої на керованість, результативність, стійкість і публічну цінність управлінських рішень.

Узагальнена логіка запропонованої стратегії реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень в Україні може бути представлена у вигляді структурної схеми, що відображає взаємозв'язок її цільового, інструментального та результативного блоків (рис. 3.1).



Рис. 3.1. Структурна схема стратегії реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень в Україні

Джерело: розроблено автором.

Реалізація стратегії державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень в Україні потребує узгодженого застосування системи механізмів публічного управління, кожен з яких виконує окрему функцію, але набуває практичного значення лише у взаємодії з іншими складовими. Такий підхід дає змогу уникнути фрагментарності управлінського впливу, коли нормативно-правові рішення не підкріплюються фінансовими ресурсами, інституційні зміни не супроводжуються цифровими інструментами, а стратегічні документи не мають дієвої системи моніторингу й коригування. Саме тому стратегія має спиратися не на ізольований перелік заходів, а на взаємопов'язану систему нормативно-правового, інституційного, організаційно-адміністративного, економічно-фінансового, інформаційно-комунікативного та контрольного механізмів.

Нормативно-правовий механізм реалізації стратегії виконує базову легітимувальну функцію, оскільки визначає правові межі, повноваження суб'єктів управління, порядок доступу до інфраструктури, умови перевезення вантажів, принципи тарифного регулювання, вимоги до безпеки, стандарти якості послуг і напрями гармонізації із законодавством Європейського Союзу. У межах запропонованої стратегії цей механізм має бути спрямований не лише на оновлення окремих нормативних актів, а на формування узгодженого нормативно-правового середовища, здатного забезпечити стабільність правил для держави, АТ «Укрзалізниця», приватних операторів, вантажовідправників, міжнародних партнерів і регіональних суб'єктів розвитку.

Ключовими інструментами нормативно-правового механізму мають стати оновлення профільного законодавства у сфері залізничного транспорту, імплементація європейських вимог щодо доступу до інфраструктури, удосконалення правил перевезення вантажів, нормативне закріплення прозорих підходів до тарифоутворення, правове забезпечення державно-приватного партнерства, врегулювання питань мультимодальних перевезень,

а також запровадження норм щодо цифрового документообігу, обміну даними та захисту критичної транспортної інфраструктури. Особливе значення має нормативне розмежування функцій формування політики, регулювання, управління інфраструктурою, надання перевізних послуг і контролю, оскільки саме ця проблема залишається одним із ключових обмежень для створення конкурентного та прозорого ринку залізничних вантажних перевезень.

Інституційний механізм реалізації стратегії має забезпечити узгоджену взаємодію суб'єктів, відповідальних за формування, реалізацію, фінансування, контроль і коригування державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень. До таких суб'єктів належать Кабінет Міністрів України, центральний орган виконавчої влади, що формує та реалізує державну політику у сфері транспорту, Міністерство фінансів України, Укртрансбезпека, Антимонопольний комітет України, АТ «Укрзалізниця», органи місцевого самоврядування, регіональні військові адміністрації, приватні оператори, вантажовідправники, міжнародні фінансові організації та інституції Європейського Союзу. Від якості координації між цими суб'єктами залежить не лише темп модернізації галузі, а й спроможність держави забезпечити безперервність вантажних перевезень в умовах воєнних і повоєнних викликів.

У межах інституційного механізму доцільним є обґрунтування регіонального інфраструктурного оператора як спеціалізованої координаційної ланки, що не підміняє функцій центральних органів влади чи АТ «Укрзалізниця», а забезпечує узгодження інфраструктурних, інвестиційних, логістичних і регіональних пріоритетів. Такий оператор може виконувати функції підготовки та супроводу інфраструктурних проєктів, координації взаємодії з органами місцевого самоврядування, формування регіональних портфелів інвестиційних проєктів, методичного супроводу державно-приватного партнерства, моніторингу стану критичних ділянок інфраструктури, узагальнення потреб бізнесу й громад, а також підготовки

пропозицій для коригування державної політики на основі фактичних даних.

Запровадження такої координаційної ланки має особливе значення для регіонів, у яких залізнична інфраструктура виконує не лише транспортну, а й безпекову, експортну, промислову та відновлювальну функції. У повоєнний період саме регіональний рівень стане простором практичного поєднання державних рішень, міжнародної допомоги, інвестицій бізнесу, потреб територіальних громад і логістичних інтересів виробників. Тому інституційний механізм має бути орієнтований не лише на адміністративне підпорядкування, а на координацію, партнерство, підзвітність і здатність до швидкої управлінської реакції.

Організаційно-адміністративний механізм реалізації стратегії забезпечує процедурне впорядкування управлінських дій. Його призначення полягає у визначенні послідовності планування, прийняття рішень, реалізації проєктів, міжвідомчої координації, контролю виконання, оцінювання результативності та внесення змін до управлінських рішень. У сфері залізничних вантажних перевезень цей механізм має особливе значення через високу складність галузі, поєднання державних і корпоративних інтересів, залежність від міжнародних маршрутів, потребу в синхронізації інфраструктурних, тарифних, цифрових і безпекових рішень.

Інструментами організаційно-адміністративного механізму мають бути державні й галузеві програми розвитку залізничних вантажних перевезень, плани відновлення пошкодженої інфраструктури, дорожні карти інтеграції до європейського транспортного простору, міжвідомчі робочі групи, регіональні плани розвитку логістичної інфраструктури, процедури погодження інвестиційних проєктів, регламенти взаємодії між центральними й регіональними суб'єктами, а також стандартизовані алгоритми дій у разі порушення логістичних ланцюгів, пошкодження інфраструктури або зміни пріоритетних напрямів перевезень.

Особливе місце в цьому механізмі займає стратегічне планування. Воно має бути не формальним складанням програмних документів, а

процесом управлінського узгодження цілей, ресурсів, строків, відповідальних суб'єктів та очікуваних результатів. Для цього доцільно запровадити практику формування портфеля пріоритетних інфраструктурних проєктів, який має містити оцінку їх значення для вантажопотоків, експорту, оборонної логістики, регіонального розвитку, інтеграції з ЄС і відновлення пошкоджених територій. Такий підхід дасть змогу перейти від реактивного фінансування окремих об'єктів до програмно-цільового управління розвитком залізничної вантажної інфраструктури.

Економічно-фінансовий механізм реалізації стратегії спрямований на забезпечення ресурсної основи розвитку залізничних вантажних перевезень. Його значення зумовлене тим, що навіть найбільш обґрунтовані нормативні чи організаційні рішення залишаються формальними без належного фінансування, інвестиційних стимулів, тарифної збалансованості та прозорих правил використання коштів. У сучасних умовах держава не може повністю забезпечити модернізацію галузі лише за рахунок бюджетних ресурсів, тому економічно-фінансовий механізм має поєднувати бюджетне фінансування, власні ресурси АТ «Укрзалізниця», кошти міжнародних фінансових організацій, кредитні інструменти, грантову підтримку, механізми державно-приватного партнерства та приватні інвестиції.

Одним із центральних інструментів цього механізму є тарифне регулювання. Воно має забезпечувати баланс між фінансовою стійкістю залізничного транспорту, інтересами вантажовідправників, конкурентоспроможністю національного експорту та потребою в оновленні інфраструктури. Перехід до прозорої й економічно обґрунтованої тарифної політики має супроводжуватися поступовим усуненням необґрунтованого перехресного субсидування, диференціацією підходів до стратегічно важливих вантажів, запровадженням зрозумілої методики розрахунку інфраструктурної складової та посиленням підзвітності щодо використання тарифних доходів на модернізацію галузі.

Водночас тарифна політика не може розглядатися лише як інструмент

фіскального наповнення або компенсації збитків. У межах стратегії вона має виконувати регуляторну, інвестиційну та стимулювальну функції. Регуляторна функція полягає у створенні передбачуваних умов для учасників ринку. Інвестиційна функція пов'язана з акумулюванням ресурсів для оновлення інфраструктури й рухомого складу. Стимулювальна функція має забезпечувати перерозподіл вантажопотоків на користь більш екологічного, енергоефективного та безпечного залізничного транспорту.

Важливим інструментом економічно-фінансового механізму є державно-приватне партнерство. Його доцільно використовувати для модернізації вантажних терміналів, розвитку мультимодальних логістичних вузлів, оновлення окремих об'єктів прикордонної інфраструктури, створення інтермодальних платформ, будівництва під'їзних колій до промислових і аграрних кластерів, а також цифровізації сервісів для вантажовідправників. У межах стратегії державно-приватне партнерство має спиратися на чіткий розподіл ризиків, прозорі конкурсні процедури, довгострокові зобов'язання сторін, захист інтересів держави та вимірюваність очікуваних результатів.

Інформаційно-комунікативний механізм реалізації стратегії забезпечує цифрову, аналітичну та комунікаційну основу управління залізничними вантажними перевезеннями. Його значення зростає в умовах, коли ефективність державної політики дедалі більше залежить від здатності швидко отримувати, обробляти й використовувати дані про вантажопотоки, стан інфраструктури, роботу прикордонних переходів, наявність рухомого складу, тарифні умови, ризики безпеки та потреби учасників ринку. Без належного інформаційно-аналітичного забезпечення державна політика залишається переважно реактивною, тоді як сучасні умови потребують прогнозного, ризик-орієнтованого й доказового управління.

Основними інструментами інформаційно-комунікативного механізму мають бути електронний документообіг, автоматизовані системи управління вагонами, цифрові платформи взаємодії з вантажовідправниками, системи моніторингу стану інфраструктури, аналітичні панелі для оцінювання

вантажопотоків, інструменти прогнозування попиту, цифрові сервіси планування перевезень, єдині бази даних щодо інфраструктурних обмежень, а також механізми інформаційного обміну між державними органами, АТ «Укрзалізниця», приватними операторами, митними органами, прикордонною службою та міжнародними партнерами.

Цифровізація має розглядатися не як допоміжний технічний напрям, а як один із базових інструментів підвищення керованості галузі. Вона дає змогу скоротити час обробки вантажів, зменшити непродуктивні простої, підвищити прозорість тарифних і логістичних рішень, знизити корупційні ризики, забезпечити прогнозування навантаження на мережу та сформувати підґрунтя для більш обґрунтованого стратегічного планування. У поєднанні з аналітичними інструментами цифровізація здатна перетворити управління залізничними вантажними перевезеннями з адміністративно-реактивного процесу на доказово орієнтовану систему прийняття рішень.

Окремою складовою інформаційно-комунікативного механізму є кіберзахист. Залізнична інфраструктура належить до критично важливих систем, тому її цифровізація має супроводжуватися посиленням захисту інформаційних ресурсів, каналів зв'язку, автоматизованих систем управління, баз даних, електронних сервісів і логістичних платформ. У межах стратегії кібербезпеки має бути інтегрована в усі цифрові рішення, а не розглядатися як додатковий захід після їх впровадження. Це особливо важливо в умовах війни, коли транспортна інфраструктура стає об'єктом не лише фізичних, а й інформаційних та кібернетичних атак.

Контрольний механізм реалізації стратегії забезпечує перевірку відповідності фактичних результатів установленим цілям, завданням, строкам і показникам. Його значення полягає в тому, що саме через контроль, моніторинг, аудит і оцінювання стратегія набуває не декларативного, а управлінськи дієвого характеру. Без контрольного механізму неможливо визначити, чи справді модернізація інфраструктури підвищує пропускну спроможність, чи тарифні рішення сприяють фінансовій

стійкості галузі, чи цифровізація зменшує операційні витрати, чи державно-приватне партнерство дає очікуваний інвестиційний ефект.

Інструментами контрольного механізму мають бути система індикаторів результативності, регулярний моніторинг виконання стратегічних завдань, аудит використання бюджетних та інвестиційних ресурсів, оцінювання ефективності інфраструктурних проєктів, перевірка якості транспортних послуг, контроль за дотриманням вимог безпеки, аналіз тарифних наслідків, оцінювання рівня цифровізації та періодичне оновлення пріоритетів державної політики. Доцільним є запровадження єдиної системи звітування за напрямками реалізації стратегії, яка має бути доступною для органів державної влади, регуляторів, учасників ринку та громадськості у межах визначених вимог безпеки.

Особливістю запропонованої стратегії є включення механізму зворотного зв'язку, що забезпечує перехід від одноразового планування до постійного управлінського циклу. Такий цикл має охоплювати визначення цілей, добір інструментів, реалізацію заходів, моніторинг результатів, оцінювання відхилень, встановлення причин неефективності, підготовку коригувальних рішень та повторну перевірку їх результативності. Саме наявність такого циклу дає змогу розглядати стратегію як адаптивну публічно-управлінську конструкцію, здатну реагувати на зміну воєнної, економічної, логістичної та міжнародної ситуації.

Системна взаємодія зазначених механізмів формує практичну архітектуру реалізації стратегії державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень в Україні. Нормативно-правовий механізм визначає правила та межі управлінських рішень; інституційний – забезпечує координацію суб'єктів; організаційно-адміністративний – упорядковує процедури реалізації; економічно-фінансовий – формує ресурсну основу; інформаційно-комунікативний – забезпечує дані, цифрові сервіси й аналітичний супровід; контрольний – дає змогу оцінювати результати та здійснювати управлінську корекцію. У такій взаємодії кожен механізм не

дублює інший, а виконує власну функцію у спільному процесі досягнення стратегічних цілей.

Отже, механізми реалізації стратегії державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень мають розглядатися як функціонально пов'язана система управлінських впливів, що забезпечує перетворення стратегічних пріоритетів держави на конкретні рішення, програми, інвестиційні проєкти, цифрові сервіси, тарифні інструменти, інституційні зміни та вимірювані результати. Саме такий підхід посилює наукову новизну дисертаційного дослідження, оскільки дає змогу перейти від загального опису державної політики до обґрунтування її практичної реалізації через систему взаємодіючих механізмів публічного управління.

Практична реалізація стратегії державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень в Україні має здійснюватися поетапно, оскільки одночасне вирішення всіх інфраструктурних, інституційних, фінансових, цифрових і безпекових проблем галузі є об'єктивно неможливим. Поетапність дає змогу узгодити стратегічні цілі з наявними ресурсами, визначити пріоритетність управлінських рішень, уникнути розпорошення фінансових та організаційних можливостей, а також забезпечити контрольованість змін у галузі. У цьому контексті етапи реалізації стратегії мають відображати логіку переходу від стабілізації функціонування залізничних вантажних перевезень до їх модернізації, інтеграції в європейський транспортний простір і формування стійкої конкурентоспроможної системи вантажної логістики.

Перший етап реалізації стратегії доцільно визначити як стабілізаційно-відновлювальний. Його зміст полягає у забезпеченні безперервності вантажних перевезень, відновленні критично важливих ділянок залізничної інфраструктури, підтриманні базової пропускної спроможності мережі, збереженні керованості транспортної системи та мінімізації ризиків для стратегічно важливих вантажопотоків. На цьому етапі пріоритет мають отримати заходи з ремонту пошкоджених колій, мостів, станцій,

прикордонних переходів, вантажних терміналів, а також відновлення об'єктів, які забезпечують експорт аграрної, металургійної, енергетичної та іншої критично важливої продукції.

Управлінська логіка першого етапу має бути орієнтована на швидке реагування, концентрацію ресурсів і координацію суб'єктів, відповідальних за підтримання роботи галузі. Основними інструментами цього етапу є оперативні плани відновлення інфраструктури, пріоритетне фінансування критичних ділянок, державна підтримка стратегічних перевезень, спрощення процедур погодження ремонтних і відновлювальних робіт, координація з міжнародними партнерами щодо технічної та фінансової допомоги, а також посилення захисту об'єктів критичної транспортної інфраструктури. Результатом першого етапу має стати не повне розв'язання всіх проблем галузі, а відновлення мінімально необхідної функціональної стійкості системи залізничних вантажних перевезень.

Другий етап доцільно визначити як інституційно-нормативний. Його завдання полягає в оновленні правил функціонування галузі, розмежуванні повноважень між суб'єктами управління, уточненні ролі держави, АТ «Укрзалізниця», потенційних приватних операторів, регіональних суб'єктів розвитку та органів контролю. На цьому етапі необхідно забезпечити узгодження нормативно-правової бази з європейськими підходами, створити передумови для прозорого доступу до інфраструктури, удосконалити регуляторну модель тарифоутворення, посилити правові гарантії для інвесторів і закріпити процедури моніторингу виконання стратегічних рішень.

Інституційно-нормативний етап має особливе значення для подолання фрагментарності управління. Саме на цьому етапі повинні бути визначені сталі правила взаємодії між державними органами, регіональними управлінськими структурами, АТ «Укрзалізниця», бізнесом і міжнародними фінансовими організаціями. У разі запровадження регіонального інфраструктурного оператора необхідно нормативно визначити його функції,

межі відповідальності, порядок взаємодії з центральними органами влади, джерела інформації, механізми звітування та участь у підготовці інвестиційних проєктів. Це дасть змогу уникнути дублювання управлінських функцій і перетворити такого оператора на координаційний інструмент, а не на додаткову адміністративну надбудову.

Третій етап реалізації стратегії доцільно визначити як модернізаційно-інвестиційний. Його зміст полягає у переході від відновлення пошкоджених об'єктів до системного оновлення залізничної вантажної інфраструктури. На цьому етапі пріоритетними мають бути модернізація колій, станцій, вантажних терміналів, прикордонної інфраструктури, логістичних хабів, рухомого складу, систем енергозабезпечення та цифрового управління. Важливо, щоб модернізація здійснювалася не як набір окремих проєктів, а як узгоджена програма розвитку, пов'язана з прогнозом вантажопотоків, експортними потребами держави, регіональною економічною спеціалізацією та вимогами інтеграції до європейського транспортного простору.

Реалізація цього етапу потребує поєднання кількох джерел фінансування. Бюджетні ресурси мають спрямовуватися передусім на критичні, безпекові та стратегічно значущі об'єкти. Власні ресурси АТ «Укрзалізниця» доцільно використовувати для підтримання операційної спроможності, оновлення рухомого складу та цифрових сервісів. Кошти міжнародних фінансових організацій мають залучатися до проєктів, що відповідають цілям відновлення, європейської інтеграції, підвищення пропускної спроможності та розвитку мультимодальної логістики. Державно-приватне партнерство доцільно застосовувати там, де є можливість поєднати публічний інтерес із довгостроковою економічною зацікавленістю бізнесу.

Четвертий етап можна визначити як цифрово-інтеграційний. Його завдання полягає у впровадженні цифрових інструментів управління вантажними перевезеннями, інтеграції інформаційних систем, розвитку електронного документообігу, цифрового моніторингу стану інфраструктури, автоматизованого управління вагонами, прогнозування вантажопотоків і

забезпечення інформаційної взаємодії між учасниками транспортного процесу. Цифрова трансформація має бути спрямована не лише на підвищення операційної ефективності АТ «Укрзалізниця», а й на формування прозорого середовища для бізнесу, державних органів, митних і прикордонних служб, міжнародних партнерів та регіональних суб'єктів розвитку.

Цифрово-інтеграційний етап має безпосередньо пов'язуватися з розвитком мультимодальних перевезень і транспортних коридорів. Для цього необхідно забезпечити сумісність інформаційних систем залізничного транспорту з логістичними платформами, портовою інфраструктурою, автомобільними перевізниками, митними сервісами та європейськими цифровими рішеннями. Такий підхід дає змогу зменшити адміністративні бар'єри, скоротити час обробки вантажів, підвищити прогнозованість перевезень і посилити конкурентні переваги залізничного транспорту в системі міжнародної логістики.

П'ятий етап доцільно визначити як оцінювально-корекційний. Його зміст полягає у створенні сталої системи моніторингу, оцінювання результативності та управлінської корекції реалізації стратегії. Саме цей етап забезпечує завершеність публічно-управлінського циклу, оскільки дає змогу не лише зафіксувати виконання окремих заходів, а й оцінити, чи досягнуто стратегічних цілей, чи забезпечено очікувані результати, які управлінські рішення виявилися недостатньо ефективними та які коригування необхідно внести.

Система оцінювання результативності стратегії має охоплювати кілька груп індикаторів. До першої групи належать інфраструктурні індикатори, які відображають стан колій, станцій, прикордонних переходів, вантажних терміналів, рухомого складу, рівень зношеності основних фондів, обсяг відновлених або модернізованих об'єктів, пропускну спроможність ключових напрямів і готовність інфраструктури до обслуговування стратегічних вантажопотоків. Такі індикатори дають змогу оцінити

матеріальну основу реалізації державної політики.

Для забезпечення практичної реалізованості запропонованої стратегії її етапи доцільно пов'язати з відповідними управлінськими інструментами та індикаторами результативності (табл. 3.1).

Таблиця 3.1

Етапи реалізації стратегії та індикатори результативності

Етап реалізації	Зміст етапу	Основні інструменти	Індикатори результативності
Стабілізаційно-відновлювальний	Відновлення критичних ділянок і забезпечення безперервності перевезень	ремонт колій, відновлення станцій, пріоритетне фінансування, резервні маршрути	кількість відновлених об'єктів, пропускна спроможність, час відновлення
Інституційно-нормативний	Оновлення правил і розмежування повноважень	законодавчі зміни, регламенти взаємодії, модель регіонального оператора	кількість оновлених актів, наявність регламентів, зменшення дублювання функцій
Модернізаційно-інвестиційний	Системне оновлення інфраструктури та рухомого складу	ДПП, міжнародне фінансування, інвестпрограми, логістичні хаби	обсяг інвестицій, кількість модернізованих об'єктів, приріст вантажопотоків
Цифрово-інтеграційний	Цифровізація й інтеграція до транспортних мереж	електронний документообіг, цифровий моніторинг, прогнозування, TEN-T	частка електронних накладних, рівень автоматизації, час обробки вантажів
Оцінювально-корекційний	Моніторинг, оцінювання та корекція політики	індикатори, аудит, звітність, зворотний зв'язок	регулярність звітування, кількість коригувальних рішень, досягнення цільових показників

Джерело: розроблено автором.

До другої групи належать економічно-фінансові індикатори. Вони мають відображати обсяги вантажних перевезень, структуру вантажопотоків, частку експортних, імпортних і внутрішніх перевезень, дохідність вантажних операцій, рівень покриття витрат, обсяг капітальних інвестицій, частку міжнародного фінансування, обсяг приватних інвестицій, результативність

державно-приватного партнерства, вплив тарифної політики на фінансову стійкість галузі та конкурентоспроможність залізничного транспорту. Особливе значення має відстеження того, чи сприяють тарифні рішення не лише збільшенню доходів, а й оновленню інфраструктури, залученню вантажів і зменшенню логістичних витрат для економіки.

Третю групу становлять інституційно-управлінські індикатори. Вони мають показувати якість координації між суб'єктами реалізації державної політики, наявність чітко розмежованих повноважень, швидкість прийняття управлінських рішень, ефективність міжвідомчої взаємодії, рівень виконання стратегічних документів, якість регіональної координації, прозорість процедур доступу до інфраструктури та результативність діяльності органів контролю. Для оцінювання інституційної спроможності важливо враховувати не лише формальну наявність повноважень, а й фактичну здатність суб'єктів управління забезпечувати виконання рішень.

Четверта група індикаторів має охоплювати цифрову трансформацію. До неї належать рівень упровадження електронного документообігу, частка цифровізованих операцій, кількість інтегрованих інформаційних систем, наявність цифрового моніторингу стану інфраструктури, швидкість обробки вантажних операцій, рівень використання аналітичних інструментів прогнозування, кількість електронних сервісів для вантажовідправників, а також показники кіберстійкості. У сучасних умовах цифрові індикатори мають розглядатися як показники не лише технічної модернізації, а й підвищення прозорості, керованості та доказовості державної політики.

П'ята група індикаторів пов'язана з євроінтеграційними та логістичними результатами. Вона має охоплювати рівень інтеграції до європейських транспортних коридорів, розвиток мультимодальних перевезень, обсяг перевезень через прикордонні переходи, час обробки вантажів на кордоні, кількість модернізованих логістичних вузлів, ступінь гармонізації технічних і правових стандартів, участь України в міжнародних транспортних ініціативах, а також здатність залізничної системи

забезпечувати альтернативні маршрути у разі порушення традиційних логістичних ланцюгів.

Окрему групу мають становити безпекові індикатори. Вони повинні відображати рівень захищеності критичної залізничної інфраструктури, здатність системи функціонувати в умовах пошкоджень, наявність резервних маршрутів, час відновлення роботи після аварій, атак або технічних збоїв, стан кіберзахисту цифрових сервісів, готовність до перевезення стратегічно важливих вантажів і здатність підтримувати оборонну та гуманітарну логістику. В умовах війни та повоєнного відновлення ці індикатори мають розглядатися як невіддільна частина оцінювання результативності державної політики.

Моніторинг реалізації стратегії має здійснюватися на кількох рівнях. На загальнодержавному рівні необхідно оцінювати відповідність реалізації стратегії цілям транспортної, економічної, безпекової та євроінтеграційної політики. На галузевому рівні має відстежуватися виконання програм розвитку залізничних вантажних перевезень, модернізації інфраструктури, тарифного регулювання, цифровізації та підвищення безпеки. На регіональному рівні доцільно оцінювати стан логістичних вузлів, прикордонних переходів, промислових і аграрних вантажопотоків, а також вплив залізничних перевезень на відновлення територій, зайнятість і розвиток місцевої економіки.

Важливо, щоб моніторинг не зводився до формального збирання звітної інформації. Його призначення має полягати у виявленні відхилень між запланованими та фактичними результатами, встановленні причин неефективності, оцінюванні ризиків і підготовці управлінських рішень щодо коригування стратегії. Для цього необхідно запровадити регулярне оновлення даних, використання цифрових аналітичних панелей, підготовку періодичних звітів про реалізацію стратегії, проведення незалежного аудиту окремих проєктів і залучення експертного середовища до оцінювання результатів.

Механізм зворотного зв'язку має стати ключовою умовою адаптивності запропонованої стратегії. Його зміст полягає в тому, що інформація про фактичні результати реалізації державної політики має повертатися до суб'єктів управління і використовуватися для уточнення цілей, пріоритетів, інструментів і ресурсного забезпечення. Якщо певний інструмент не забезпечує очікуваного результату, стратегія має передбачати не лише фіксацію проблеми, а й процедуру управлінської реакції – зміну нормативного регулювання, перерозподіл фінансування, коригування тарифних підходів, перегляд інвестиційних пріоритетів, посилення контролю або зміну відповідального суб'єкта.

Управлінська корекція має здійснюватися на основі чіткої послідовності дій. Спочатку необхідно виявити відхилення від запланованого результату, далі – встановити його причини, визначити відповідального суб'єкта, обрати тип коригувального рішення, забезпечити його ресурсне та нормативне супроводження, а після цього повторно оцінити результативність внесених змін. Такий алгоритм дає змогу уникнути ситуації, коли моніторинг лише фіксує проблеми, але не перетворюється на реальний інструмент удосконалення державної політики.

З огляду на це реалізацію стратегії доцільно розглядати як безперервний управлінський цикл, у межах якого моніторинг і оцінювання не завершують процес, а забезпечують повернення до уточнення цілей, інструментів і відповідальних суб'єктів (рис. 3.2).

Оцінювально-корекційний блок є принципово важливим для обґрунтування наукової новизни стратегії. Його наявність відрізняє запропонований підхід від традиційних програмних документів, у яких часто фіксуються цілі, напрями та заходи, але недостатньо розкривається механізм постійного управлінського навчання й адаптації. У запропонованій стратегії моніторинг, оцінювання та корекція не є завершальним формальним етапом, а становлять постійний контур управління, який забезпечує здатність державної політики реагувати на зміни зовнішнього середовища.

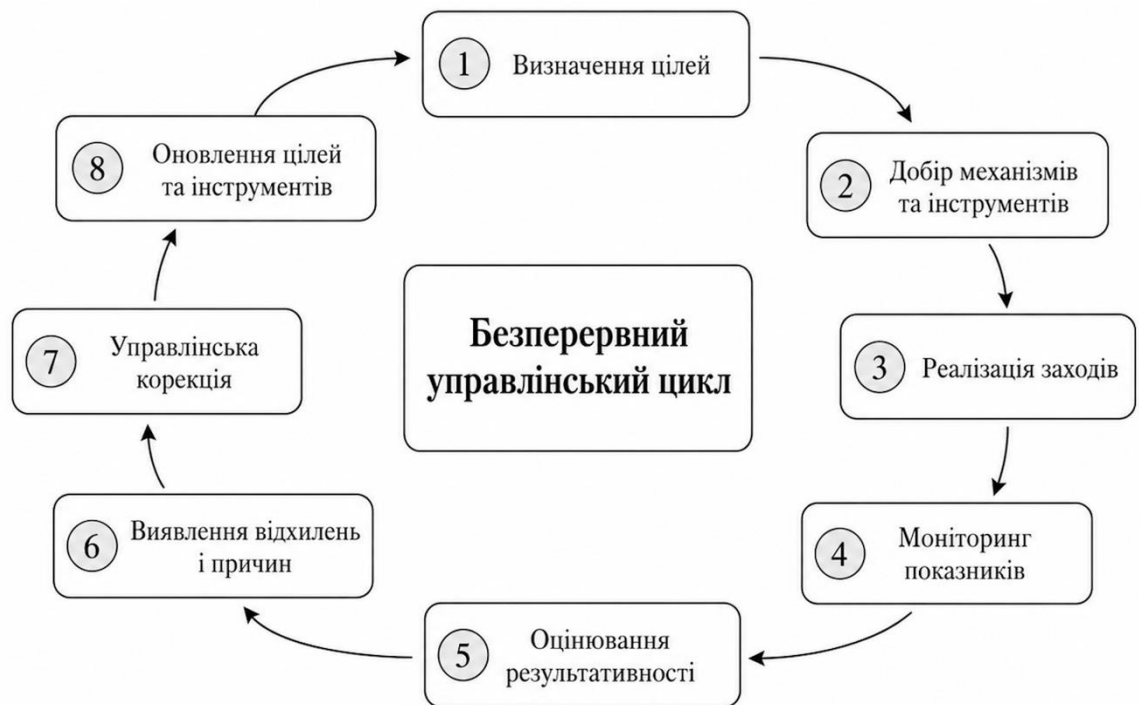


Рис. 3.2. Управлінський цикл реалізації стратегії державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень

Джерело: розроблено автором.

Очікувані результати реалізації стратегії мають проявлятися у кількох взаємопов'язаних вимірах. В інфраструктурному вимірі очікується відновлення та модернізація ключових об'єктів залізничної вантажної інфраструктури, підвищення пропускної спроможності, скорочення вузьких місць на прикордонних переходах, розвиток мультимодальних логістичних вузлів і підвищення технічної надійності системи. В економічному вимірі результатом має стати підвищення ефективності вантажних перевезень, зниження логістичних витрат, посилення експортної спроможності, зростання інвестиційної привабливості галузі та формування фінансово стійкої моделі її розвитку.

В інституційному вимірі реалізація стратегії має забезпечити більш чітке розмежування функцій між суб'єктами управління, посилення координації, зменшення дублювання повноважень, підвищення підзвітності, розвиток партнерської взаємодії держави, бізнесу, регіонів і міжнародних

організацій. У цифровому вимірі очікується зростання прозорості управлінських і логістичних процесів, скорочення часу обробки вантажів, підвищення точності планування, розвиток електронних сервісів і посилення кіберзахисту. У безпековому вимірі результатом має стати підвищення стійкості залізничної системи до воєнних, техногенних, економічних і кібернетичних загроз.

У євроінтеграційному вимірі реалізація стратегії має сприяти гармонізації національного нормативно-правового середовища з європейськими підходами, розвитку інтероперабельності, підвищенню ефективності прикордонної логістики, інтеграції українських вантажних маршрутів до європейських транспортних коридорів і зміцненню позицій України як важливої транзитної держави. У соціально-економічному вимірі очікуваним результатом є підтримка зайнятості, розвиток регіонів, посилення промислової та аграрної логістики, забезпечення доступу виробників до зовнішніх ринків і підвищення ролі залізничного транспорту в повоєнному відновленні держави.

Таким чином, стратегія реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень в Україні має бути побудована як цілісна система, що поєднує місію, стратегічну мету, цілі, завдання, принципи, механізми, інструменти, етапи, індикатори, моніторинг, зворотний зв'язок і управлінську корекцію. Її відмінність від фрагментарних підходів полягає в тому, що вона забезпечує не лише визначення бажаних напрямів розвитку галузі, а й формування управлінської архітектури їх практичного досягнення. Саме через таку архітектуру стратегічні пріоритети держави можуть бути перетворені на послідовні рішення, програми, проєкти, цифрові сервіси, інвестиційні механізми, регуляторні зміни та вимірювані результати.

Запропонована стратегія має значення не лише для розвитку залізничних вантажних перевезень як окремої галузі, а й для підвищення спроможності держави управляти критично важливими інфраструктурними системами в умовах війни, повоєнного відновлення та європейської

інтеграції. Її застосування дає змогу посилити керованість транспортної політики, забезпечити зв'язок між стратегічним плануванням і практичними управлінськими рішеннями, підвищити прозорість використання ресурсів, зменшити інституційну фрагментарність і сформувати основу для довгострокового сталого розвитку залізничної вантажної логістики України.

Отже, запропонована стратегія забезпечує логічне завершення дисертаційного дослідження, оскільки поєднує теоретично обґрунтовану систему механізмів реалізації державної політики, результати аналізу сучасного стану галузі, адаптований світовий досвід, регіональний вимір удосконалення управління та інструменти моніторингу, оцінювання й управлінської корекції. Це дає змогу розглядати її як цілісний авторський результат, що конкретизує наукову новизну дисертації та має практичне значення для забезпечення стійкості й повоєнного відновлення залізничних вантажних перевезень в Україні.

ВИСНОВКИ

У дисертації здійснено теоретичне узагальнення та запропоновано нове розв'язання актуального наукового завдання у галузі знань публічного управління та адміністрування.

За результатами проведеного дослідження сформульовано такі висновки:

1. Теоретико-методологічні засади реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень полягають у необхідності комплексного врахування взаємозв'язку між функціонуванням транспортної системи, інституційно-регуляторними умовами її розвитку та макроекономічними пріоритетами держави. У ході дослідження встановлено, що ефективність державного управління у цій сфері визначається не лише станом транспортної інфраструктури, а й рівнем узгодженості нормативно-правового забезпечення, організаційно-управлінських механізмів, інструментів стратегічного планування та економічних стимулів. Такий підхід дозволяє сформувати цілісну концептуальну основу реалізації державної політики, орієнтовану на збалансування інтересів держави, суб'єктів господарювання та суспільства.

Обґрунтовано, що методологічною основою реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень є інтеграція системного, інституційного, функціонального та стратегічного підходів. Їх поєднання дало змогу розглядати залізничні вантажні перевезення як складну багаторівневу систему, функціонування якої залежить від якості взаємодії між суб'єктами публічного управління, ринковими учасниками та інфраструктурними компонентами галузі. Визначено, що системний підхід забезпечує цілісність аналізу, інституційний – акцентує увагу на ролі формальних і неформальних правил, функціональний – дозволяє ідентифікувати зміст і розподіл управлінських повноважень, а стратегічний – орієнтує на досягнення довгострокових цілей розвитку галузі.

Доведено, що результативність реалізації державної політики у сфері розвитку залізничних вантажних перевезень значною мірою залежить від інституційної спроможності органів публічної влади, якості нормативно-правового регулювання, наявності ефективних механізмів моніторингу, оцінювання та коригування управлінських рішень, а також від здатності держави формувати умови для інвестиційної активності та технологічної модернізації галузі. Установлено, що сучасний розвиток залізничних вантажних перевезень потребує не лише оновлення матеріально-технічної бази, а й удосконалення тарифної політики, цифровізації управлінських і логістичних процесів, підвищення прозорості регуляторних процедур та впровадження сучасних моделей взаємодії між державою і бізнесом.

Виявлено, що важливою умовою підвищення ефективності державної політики у досліджуваній сфері є досягнення оптимального співвідношення між адміністративно-регуляторними інструментами та ринковими механізмами розвитку галузі. Це дає підстави стверджувати, що державна політика має бути спрямована, з одного боку, на забезпечення стратегічної стійкості, безпеки та безперервності функціонування залізничного транспорту, а з іншого – на формування конкурентного середовища, стимулювання інновацій, розвиток державно-приватного партнерства та підвищення якості транспортно-логістичних послуг.

2. У результаті дослідження сучасного стану механізмів реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень в Україні встановлено, що їх функціонування характеризується суперечливістю, фрагментарністю та недостатньою інституційною узгодженістю, що знижує результативність публічно-управлінського впливу на розвиток галузі. Визначено, що наявні механізми реалізації державної політики загалом охоплюють нормативно-правовий, організаційно-управлінський, економічний, інфраструктурний та інформаційно-аналітичний складники, однак рівень їх практичної дієвості залишається недостатнім через обмеженість стратегічної координації, несталість регуляторного середовища,

зношеність матеріально-технічної бази, недостатній обсяг інвестицій, повільні темпи цифровізації та відсутність системного моніторингу результативності управлінських рішень. Обґрунтовано, що в умовах сучасних безпекових, економічних та логістичних викликів особливої ваги набуває необхідність модернізації існуючих механізмів публічного управління у напрямі посилення інституційної спроможності органів влади, забезпечення міжвідомчої координації, підвищення прозорості регуляторних процедур, запровадження дієвих інструментів стратегічного планування, розвитку публічно-приватного партнерства та інтеграції цифрових рішень у процеси управління і організації вантажних перевезень. Зроблено висновок, що сучасний стан механізмів реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень в Україні потребує системного вдосконалення відповідно до принципів ефективності, адаптивності, підзвітності та стратегічної орієнтованості, що є необхідною передумовою підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту та зміцнення логістичної стійкості держави.

3. Узагальнено зарубіжний досвід реалізації політики розвитку залізничних вантажних перевезень і встановлено, що її ефективність у провідних країнах світу забезпечується завдяки комплексному поєднанню стратегічного державного регулювання, ринкових механізмів, інституційної стабільності та довгострокового інвестування в транспортну інфраструктуру. Виявлено, що для країн Європейського Союзу, Північної Америки та Азії характерним є впровадження системних підходів до модернізації залізничної галузі, які передбачають лібералізацію ринку перевезень, розвиток конкуренції між операторами, удосконалення тарифної політики, цифровізацію логістичних процесів, інтеграцію залізничного транспорту в мультимодальні транспортні системи та активне використання інструментів державно-приватного партнерства.

З огляду на зарубіжний досвід, можна очікувати подальшого посилення ролі залізничного транспорту у глобальній економіці. Основними

напрямами розвитку будуть цифровізація, екологізація та інтеграція залізничних систем з іншими видами транспорту. Важливими викликами залишаються необхідність значних капіталовкладень та адаптація до мінливих умов глобального ринку. Усі розглянуті країни демонструють потенціал для подальшого зростання, однак це потребує узгоджених зусиль урядів, приватного сектору та міжнародних організацій. Особливої уваги потребує розвиток транскордонних транспортних коридорів, що сприяють зміцненню глобальних логістичних ланцюгів та забезпеченню економічного зростання. З урахуванням аналізу зарубіжного досвіду, Україна може взяти за приклад кращі практики, адаптуючи їх до національних умов. Зокрема, варто розглянути можливості залучення приватних інвестицій, розвиток спеціалізованих вантажних коридорів та інтеграцію з європейською транспортною системою. Не менш важливою є цифровізація та екологізація залізничного транспорту, що дозволить підвищити ефективність перевезень та знизити їхній екологічний вплив.

Розвиток залізничних вантажних перевезень у перспективі може стати одним із ключових драйверів економічного зростання України. По-перше, забезпечення стійких експортно-імпортних логістичних маршрутів (особливо у напрямку Польщі, Румунії, Угорщини та Словаччини) є критичним для відновлення промислового, аграрного й енергетичного секторів. По-друге, Україна має значний потенціал розвитку інтермодальних перевезень і контейнеризації, що дозволить знизити логістичні витрати й інтегруватися до глобальних ланцюгів постачання. По-третє, модернізація залізничної інфраструктури (колії, станції, системи керування рухом) має значний мультиплікативний ефект, що позитивно впливає на зайнятість, розвиток регіонів та локальні економіки.

Обґрунтовано, що важливими складниками успішної державної політики у цій сфері є наявність чіткої стратегічної візії розвитку галузі, незалежного регуляторного середовища, ефективних механізмів координації між державою, бізнесом і операторами ринку, а також орієнтація на

екологічну стійкість, енергоефективність та інноваційний розвиток. Доведено, що адаптація позитивного зарубіжного досвіду до українських умов має здійснюватися з урахуванням національних інституційних особливостей, безпекових викликів, стану інфраструктури та потреб післявоєнного відновлення, що дає підстави розглядати міжнародні практики як важливе джерело вдосконалення механізмів державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень в Україні на засадах ефективності, конкурентоспроможності, прозорості та стратегічної орієнтованості.

4. У результаті проведеного дослідження розроблено пропозиції щодо вдосконалення механізмів реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень в Україні, які ґрунтуються на необхідності системної модернізації інституційного, нормативно-правового, організаційно-управлінського, економічного та інформаційно-аналітичного складників публічного управління у цій сфері. Обґрунтовано доцільність посилення інституційної спроможності органів державної влади шляхом чіткого розмежування повноважень, удосконалення міжвідомчої координації та впровадження механізмів стратегічного управління, орієнтованих на результат. Запропоновано вдосконалити нормативно-правове забезпечення розвитку залізничних вантажних перевезень через його гармонізацію з європейськими стандартами, підвищення стабільності регуляторного середовища та запровадження прозорих правил доступу до ринку й інфраструктури. Доведено необхідність модернізації економічних механізмів шляхом удосконалення тарифної політики, розширення інструментів державної підтримки пріоритетних інфраструктурних проєктів, стимулювання інвестиційної активності та розвитку публічно-приватного партнерства. Визначено, що підвищення ефективності реалізації державної політики також потребує активізації цифрової трансформації галузі, запровадження сучасних інформаційно-аналітичних систем моніторингу та оцінювання результативності управлінських рішень, а також посилення клієнтоорієнтованості й логістичної інтегрованості вантажних перевезень.

Зроблено висновок, що практична реалізація запропонованих заходів сприятиме формуванню більш ефективної, прозорої, адаптивної та стратегічно зорієнтованої моделі державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень в Україні, здатної забезпечити підвищення конкурентоспроможності галузі, зміцнення транспортно-логістичної стійкості держави та її інтеграцію до європейського транспортного простору.

5. Розроблено науково обґрунтовані пропозиції щодо стратегії державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень, основу яких становить концептуально обґрунтована стратегія, що, на відміну від наявних підходів, передбачає чітке визначення місії, стратегічних цілей, завдань, принципів, інструментів і механізмів реалізації державної політики у цій сфері. Обґрунтовано, що місія запропонованої стратегії полягає у формуванні ефективної, конкурентоспроможної, безпечної, стійкої та клієнтоорієнтованої системи залізничних вантажних перевезень, здатної забезпечити потреби національної економіки, населення та міжнародної логістики в умовах сучасних трансформаційних процесів. Визначено, що стратегічні цілі мають бути спрямовані на модернізацію інфраструктури, підвищення якості та доступності транспортних послуг, удосконалення тарифного та регуляторного середовища, розвиток конкуренції, цифровізацію управлінських процесів, інтеграцію до європейського транспортного простору та зміцнення логістичної стійкості держави. Доведено, що відмінною рисою запропонованої стратегії є включення до її структури механізмів зворотного зв'язку, які забезпечують безперервний моніторинг, оцінювання результативності, коригування управлінських рішень та адаптацію державної політики до змін внутрішнього і зовнішнього середовища.

Таким чином, у дисертаційній роботі доведено, що державна політика розвитку залізничних вантажних перевезень виступає системоутворюючим чинником післявоєнного відновлення України, забезпечує інтеграцію у європейський економічний простір та створює передумови для формування

конкурентних переваг у глобальних ланцюгах постачання. Отримані результати мають не лише теоретичне значення, а й практичну цінність для розробки та реалізації державної транспортної стратегії України до 2035 року.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Академічний тлумачний словник української мови. URL: <http://sum.in.ua/> (дата звернення: 17.06.2025).
2. Артем'єв О. Факторний аналіз державного управління морегосподарським комплексом України. Наукові перспективи. 2023. № 10(40). С. 34–44.
3. Бандур С. І., Заяць Т. А., Куценко В. І. Соціальний розвиток України: сучасні трансформації та перспективи. Черкаси: Брама-Україна, 2006. 620 с.
4. Бондар Н. М. Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державно-приватного партнерства: монографія. Київ: НТУ, 2014. 336 с.
5. Бакуменко В. Д., Надолішній П. І. Теоретичні та організаційні засади державного управління: навчальний посібник. Київ: Міленіум, 2003. 256 с.
6. Белова Л. О. Підготовка управлінських кадрів для національної освітньої системи. Новий Колегіум. 2016. № 2. С. 27–29.
7. Битяк Ю. П., Гаращук В. М., Дьяченко О. В. Адміністративне право України: підручник. Київ: Юрінком Інтер, 2010. 544 с.
8. Бідняк М. Н., Біліченко В. В. Виробничі системи на транспорті: теорія і практика: монографія. Вінниця: УНІВЕРСУМ-Вінниця, 2016. 176 с.
9. Біла книга. Транспорт. План розвитку єдиного європейського транспортного простору – на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи. URL: https://brdo.com.ua/wp-content/uploads/2016/01/1_Bila-knyga-transport-plan-rozvytku-yedynogo-yevropey-skogo-transportnogo-prostoru-na-shlyahu-do-konkuretnospromozhnoi-ta-resursoefektyvnoi-.pdf (дата звернення: 27.09.2025).
10. Біла книга «Дорожня карта єдиного європейського

транспортного простору – на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи». URL: https://brdo.com.ua/wp-content/uploads/2016/01/1_Bila-knyga-transportplan-rozvytku (дата звернення: 20.09.2025).

11. Бойко-Бойчук О. В. Механізми державного управління: узагальнена модель. Теорія та практика державного управління. 2008. № 1. С. 51–57.

12. Бордун О., Забарило А. Становлення географії транспортної інфраструктури як наукового напрямку. Вісник Львівського університету. Серія географічна. 2004. Вип. 30. С. 28. URL: <http://old.geography.lnu.edu.ua/Publik/Period/visn/30/Bordoon-m.pdf> (дата звернення: 17.08.2025).

13. Бульба В. Г. Територіальна громада як об'єкт і суб'єкт державної соціальної політики. Публічне управління: теорія та практика. 2013. Вип. 4. С. 118–125.

14. Бутко М. П., Алешугіна Н. О. Транспортна інфраструктура як складова туристичного потенціалу України. Ефективна економіка. 2009. № 3. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2009_3_36 (дата звернення: 15.08.2025).

15. Васильєв О. В. Методологія і практика інфраструктурного забезпечення функціонування і розвитку регіонів України: монографія. Харків: ХНАМГ, 2007. 341 с.

16. Велике будівництво. Вікіпедія: вільна енциклопедія. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/Велике_будівництво (дата звернення: 05.09.2025).

17. Виговська І. А. Удосконалення методу управління транспортними потоками на мережі автомобільних доріг: дис. ... канд. техн. наук: 05.22.01. Київ: Національний транспортний університет, 2024. 187 с.

18. Власова В. П. Державно-приватне партнерство як механізм розвитку транспортної інфраструктури Херсонської області. Бізнес Інформ. 2020. № 12. С. 217–224.

19. Волік В. В. Формування та реалізація державної політики в галузі

міського транспорту: адміністративно-правові засади: монографія. Дніпропетровськ: Середняк Т. К., 2016. 494 с.

20. Вольська О. М. Основні напрями державного регулювання транспортної галузі. Теорія та практика державного управління і місцевого самоврядування. 2019. № 1. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Ttpdu_2019_1_17 (дата звернення: 14.07.2025).

21. Воронкова В. Г. Теоретико-методологічні засади розвитку сучасного соціуму в контексті синергетичної глобалізації. Гуманітарний вісник ЗДІА. 2012. № 50. С. 21–34.

22. Ганцюк Т. До проблеми визначення елементів комплексного механізму державного управління. Державне управління та місцеве самоврядування. 2014. Вип. 3. С. 17–26.

23. Головне управління статистики в Івано-Франківській області: офіційний сайт. URL: <https://www.ifstat.gov.ua/> (дата звернення: 19.09.2025).

24. Господарський кодекс України: Кодекс України від 16.01.2003 р. № 436-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text> (дата звернення: 18.05.2025).

25. Гой Н. В., Жук О. І., Нагорняк М. М. Основні механізми реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень у контексті європейської інтеграції України. Філософія та управління. 2025. № 7–8(11–12). URL: <https://www.eu-scientists.com/index.php/fag/article/view/327>

26. Грабельников В. А. Аналіз методів державного регулювання транспортної системи. Актуальні проблеми державного управління. 2011. № 2(40). С. 100–104.

27. Грем Б. Розумний інвестор. Стратегія вартісного інвестування. Київ: Наш формат, 2019. 234 с.

28. Гук О. В., Мохонько Г. А., Шендерівська Л. П. Тенденції інвестування в Україні. Економіка та суспільство. 2021. Вип. 29. URL: https://ela.kpi.ua/bitstream/123456789/49303/1/Tend_Investuv (дата звернення: 09.09.2025).

29. Державна казначейська служба України: офіційний сайт. URL: <https://www.treasury.gov.ua/> (дата звернення: 29.06.2025).
30. Державна служба статистики України: офіційний сайт. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 24.01.2026).
31. Державне агентство з енергоефективності та енергозбереження України: офіційний сайт. URL: <http://sae.gov.ua/> (дата звернення: 19.05.2025).
32. Державна служба України з безпеки на транспорті: офіційний сайт. URL: <https://dsbt.gov.ua/> (дата звернення: 19.05.2025).
33. Державна служба спеціального зв'язку та захисту інформації України: офіційний сайт. URL: <https://cip.gov.ua/ua> (дата звернення: 19.05.2025).
34. Державне управління в Україні: організаційно-правові засади: навчальний посібник / за заг. ред. Н. Р. Нижник. Київ: УАДУ, 2002. 164 с.
35. Державне управління в Україні: централізація і децентралізація: монографія / за ред. Н. Р. Нижник. Київ: УАДУ, 1997. 448 с.
36. Державне управління: теорія і практика: навчальний посібник / за ред. В. Авер'янова. Київ: Юрінком Інтер, 1998. 431 с.
37. Державне управління: словник-довідник / уклад. В. Д. Бакуменко та ін. Київ: УАДУ, 2002. 228 с.
38. Державно-приватне партнерство в системі регулювання економіки: монографія / за заг. ред. Т. І. Єфименко; НАН України, Ін-т екон. та прогнозів. Київ, 2012. 372 с.
39. Дегтяр А. О. Управлінські рішення в органах державної влади: монографія / за ред. А. О. Дегтяра. Харків: Вид-во «С.А.М.», 2010. 276 с.
40. Дегтяр А. О. Залізничні вантажні перевезення як інструмент відновлення економіки у післявоєнний період. Національні інтереси України. 2025. № 12(17). С. 1312–1327. URL: <https://perspectives.pp.ua/index.php/niu/article/view/33680> (дата звернення: 18.09.2025).

41. Дзюндзюк В. Б. Механізми державного управління розвитком залізничних вантажних перевезень в Україні. Наукові перспективи. 2026. № 1(67). С. 258–268. URL: <https://perspectives.pp.ua/index.php/np/article/view/36125/36117> (дата звернення: 18.08.2025).
42. Дикань В. Л. Розвиток національної транзитної мережі та її інтеграція в міжнародну транспортну систему. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2008. № 24. С. 11–13.
43. Дмитрієва О. І. Транспортна інфраструктура як об'єкт державного регулювання. Проблеми і перспективи розвитку підприємництва. 2020. № 1. С. 52–63.
44. Додаток XXXII до глави 7 «Транспорт» розділу V «Економічне і галузеве співробітництво». Євроінтеграційний портал: вебсайт. URL: <https://eu-ua.org/tekst-uhody-pro-asotsiatsiiu/dodatky-rozdil-v/transport> (дата звернення: 18.08.2025).
45. Домбровська С. М. Державне регулювання розвитку транспортної сфери. Теорія та практика державного управління і місцевого самоврядування. 2020. № 1. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Ttpdu_2020_1_12 (дата звернення: 18.08.2025).
46. Жук О. І., Гой Н. В., Нагорняк М. М. Фінансовий механізм реалізації державної політики у сфері залізничних вантажних перевезень. Публічне управління і політика. 2025. № 9(13), С. 34-41.
47. Заржицький О. С. Актуальні проблеми правового забезпечення екологічної політики України: теоретичні аспекти: монографія. Донецьк: Національний гірничий університет, 2012. 200 с.
48. Зябіна Є. А., Пімоненко Т. В. Енергетична політика України: ефективність та напрями її підвищення. Економічний простір. 2020. № 160. С. 55–59.
49. Заблодська І. В., Бузько І. Р., Зеленко О. О., Хорошилова І. О. Інфраструктурне забезпечення розвитку транспортної системи регіону:

монографія. Сєверодонецьк: Вид-во СНУ ім. В. Даля, 2016. 193 с.

50. Зелена книга «Залізничні вантажні перевезення». URL: <https://regulation.gov.ua/book/169-zelenakniga-zaliznicni-vantazni-perevezenna> (дата звернення: 18.08.2025).

51. Економіка миротворення в системі економічної безпеки держави: подолання наслідків гібридної окупації: колективна монографія / за наук. ред. О. І. Ляш. Харків: ФОП Лібуркіна Л. М., 2022. 244 с.

52. Економіка невизначеності: практичний погляд на проблему: монографія / за ред. В. І. Грушка. Київ: Університет економіки та права «КРОК», 2021. 503 с.

53. Економіка Харківської області. Вікіпедія: вільна енциклопедія. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/Економіка_Харківської_області (дата звернення: 05.09.2025).

54. Економічний розвиток України: інституціональне та ресурсне забезпечення: монографія / О. М. Алимов, А. І. Даниленко, В. М. Трегобчук та ін. Київ: Об'єднаний ін-т економіки НАН України, 2005. 540 с.

55. Електронна система публічних закупівель Prozorro: офіційний сайт. URL: <https://prozorro.gov.ua/> (дата звернення: 27.10.2025).

56. Енциклопедичний словник з державного управління / уклад.: Ю. П. Сурмін, В. Д. Бакуменко, А. М. Михненко та ін.; за ред. Ю. В. Ковбасюка, В. П. Трощинського, Ю. П. Сурміна. Київ: НАДУ, 2010. 820 с.

57. Іванченко А. В. Основні складові механізмів державного регулювання зайнятості населення в Україні. Публічне управління: теорія та практика. 2012. № 1. URL: <http://www.kbuapa.kharkov.ua/e-book/putp/2012-1/doc/3/02.pdf> (дата звернення: 07.09.2025).

58. Іксарова Н. О. Транспортна інфраструктура як компонент економічної безпеки України. Економічний простір. 2010. № 36. С. 55–61.

59. Інформаційно-аналітичні матеріали щодо інвестиційного клімату в Україні. Міністерство економіки України. URL: <https://www.me.gov.ua/Documents/Print?lang=uk-UA&id=93e0fdd8-41bc-4737->

[a700-75d32c29d885](#) (дата звернення: 10.08.2025).

60. Інформаційний вплив: теорія і практика прогнозування: монографія / за ред. П. Д. Фролова; Національна акад. пед. наук України, Ін-т соц. та політ. психології. Київ: Міленіум, 2011. 304 с.

61. Інфраструктура. Вікіпедія: вільна енциклопедія. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/Інфраструктура> (дата звернення: 17.03.2025).

62. Інфраструктурне забезпечення розвитку транспортної системи регіону: колективна монографія / І. В. Заблудська, І. Р. Бузько, О. О. Зеленко, І. О. Хорошилова. Сєверодонецьк: Вид-во СНУ ім. В. Даля, 2016. 193 с.

63. Каличева Н. Є. Державне регулювання як фактор забезпечення ефективного функціонування національної транспортної системи. Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія: Економічні науки. 2018. Вип. 31. С. 27–31.

64. Капітальні інвестиції за видами економічної діяльності за 2015–2025 роки. Державна служба статистики України: вебсайт. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ/ibd/ibd_rik/ibd_u/ki_rik_u_e_bezhtm (дата звернення: 11.06.2025).

65. Караванський С. Практичний словник синонімів української мови. 3-тє вид., опрац. і допов. Львів: БаК, 2008. 512 с.

66. Керецман В. Ю. Державне регулювання розвитку регіонів України: теорія і практика: монографія. Ужгород: ТОВ «РІК-У», 2019. 512 с.

67. Кіберзахист: Україна впроваджує норми NIST Cybersecurity Framework 2.0. LIGA ZAKON: вебсайт. URL: https://biz.ligazakon.net/news/233939_kberzakhist-ukrana-vprovadzhu-normi-nist-cybersecurity-framework-20 (дата звернення: 11.06.2025).

68. Кібератака на Укрзалізницю – повне відновлення всіх систем. Слово і діло: вебсайт. URL: <https://www.slovoidilo.ua/2025/04/01/novyna/suspilstvo/hlava-uz-sprohnozuvav-skilky-tryvatyme-povne-vidnovlennya-it-servisiv-pislya-kiberataky> (дата звернення: 11.06.2025).

69. Ковалюк О. М. Фінансовий механізм організації економіки України: проблеми теорії і практики: монографія. Львів: Видавничий центр Львівського національного університету ім. Івана Франка, 2002. 396 с.

70. Ковпака А. Інноваційний розвиток країни як рушійний чинник підвищення національної конкурентоспроможності. Економіка. Управління. Інновації. Серія: Економічні науки. 2021. Вип. 1. URL: <http://eui.zu.edu.ua/article/view/234658/238776> (дата звернення: 17.05.2025).

71. Когут М. В., Содома Р. І., Демчина В. Р. Розвиток транспортної інфраструктури як фактор підвищення глобальної конкурентоспроможності. Економіка та суспільство. 2024. № 60. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/3653/3582> (дата звернення: 27.09.2025).

72. Корнійко Я. Р., Валявська Н. О., Міхеєв О. П. Аналіз сучасного стану транспортної галузі України у розрізі вантажних перевезень. Економіка та суспільство. 2024. № 70. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-70-70>. (дата звернення: 27.09.2025).

73. Піріашвілі О. Б. Основні напрямки інвестиційної політики на залізничному транспорті України. Економіка і регіон. 2022. № 4(87). DOI: [https://doi.org/10.26906/EiR.2022.4\(87\).2780](https://doi.org/10.26906/EiR.2022.4(87).2780). (дата звернення: 27.09.2025).

74. Комплексний аналіз транспортної мережі міста: системно-аналітичний підхід: монографія / В. П. Ільчук та ін.; за наук. ред. В. П. Ільчука. Чернігів: ЦНТІ, 2014. 870 с.

75. Конкурентні стратегії безпеки розвитку України у глобальному середовищі: монографія / ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долішнього НАН України»; за заг. ред. А. І. Мокія. Львів, 2019. 872 с.

76. Конституція України: Закон України від 28.06.1996 р. № 254к/96-ВР. Відомості Верховної Ради України. 1996. № 30. Ст. 141. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр#Text> (дата звернення: 17.11.2025).

77. Концепція розвитку цифрової економіки та суспільства України

на 2018–2020 роки: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 17.01.2018 р. № 67-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/67-2018-p#Text> (дата звернення: 30.07.2025).

78. Корнієнко Т. О. Державне регулювання у сфері телекомунікацій: деякі термінологічні аспекти. Університетські наукові записки. 2014. № 1. С. 270–277.

79. Корінь М. В., Абдуллаєв А. І., Польгуй Д. Г. Розроблення моделі управління інвестиційним забезпеченням проєктів розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2019. Вип. 67. С. 238–247.

80. Котте Д. Управління інфраструктурою організації / пер. з англ. Київ: Новини, 2001. 597 с.

81. Кравченко О. М. Теоретичні підходи до визначення поняття «механізм державного управління». Державне управління: удосконалення та розвиток. 2009. № 3. URL: <http://www.dy.nayka.com.ua/?op=1&z=56> (дата звернення: 18.07.2025).

82. Кривцова М. С. Оцінка людського потенціалу регіону: теоретичний аспект. Вісник соціально-економічних досліджень. 2018. № 2(66). С. 162–173.

83. Крихтіна Ю. О. Шляхи трансформації державної політики розвитку транспортної галузі в умовах європейської інтеграції України. Вісник Національного університету цивільного захисту України. Серія: Державне управління. 2021. Вип. 2. С. 428–435.

84. Круглов В. В. Розвиток державно-приватного партнерства в Україні: механізми державного регулювання: монографія. Харків: Вид-во ХарПІ НАДУ «Магістр», 2019. 252 с.

85. Кузнецов А. О. Інноваційні технології в державному регулюванні соціально-економічного розвитку регіону: автореф. дис. ... канд. наук з держ. упр.: 25.00.02. Харків: ХарПІ НАДУ, 2006. 20 с.

86. Куманов В. М., Тюлькіна К. О. Проблеми та перспективи

розвитку транспортної інфраструктури: досвід зарубіжних країн та України. ΛΟΓΟΣ. ONLINE International Scientific e-Journal. 2020. № 5. URL: <https://www.ukrlogos.in.ua/10.11232-2663-4139.05.10.html> (дата звернення: 18.06.2025).

87. Лазор О. Д., Лазор О. Я., Лазар І. Г. Основи державного управління та місцевого самоврядування: навчальний посібник. Київ: Дакор, 2007. 312 с.

88. Легка промисловість України: теоретико-методологічні засади управління розвитком в умовах інтеграції до СОТ: монографія / І. М. Грищенко та ін.; за ред. Ю. В. Гончарова; Київ. нац. ун-т технологій та дизайну. Київ: КНУТД, 2011. 332 с.

89. Логутова Т. Г., Полторацький М. М. Сучасний стан транспортної інфраструктури України. Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності. 2015. Вип. 2(12). Т. 2. С. 8–14.

90. Лучникова Т. П., Тарновська І. В., Воробйов Є. В. Адаптація транспортних підприємств України до умов воєнного стану. Бізнес Інформ. 2023. № 1. С. 116–122.

91. Людвік І. І. Інноваційний розвиток України в умовах глобалізації економічного простору. Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво. 2022. № 2(125). С. 36–40.

92. Людиноцентрична система державного управління в Україні: утопія чи шанс: монографія / за заг. ред. Г. А. Дмитренка. Київ: ДКС-Центр, 2014. 240 с.

93. Людський розвиток в Україні: соціальні та демографічні чинники модернізації національної економіки: колективна монографія / Е. М. Лібанова та ін.; за ред. Е. М. Лібанової. Київ: Ін-т демографії та соціальних досліджень ім. М. В. Птухи НАН України, 2012. 320 с.

94. Малиновський В. Я. Державне управління: навчальний посібник. Київ: Атака, 2003. 576 с.

95. Малиш Н., Бондар Н. Економічний аналіз транспортної

інфраструктури України. Вісник Національної академії державного управління при Президентові України. 2016. Вип. 2. С. 50–57.

96. Малиш Н. А. Особливості реалізації механізму державно-приватного партнерства в транспортній сфері України. Наукові розвідки з державного та муніципального управління. Київ: Акад. муніцип. упр., 2012. Вип. 3. С. 110–119.

97. Малін О. Л. Аналіз розвитку державно-приватного партнерства в Україні та світі: якісні зміни та головні тренди 2020 року: аналітичний звіт. Одеса, 2020. 31 с.

98. Мельник А. Ф., Підгаєць С. В. Державно-приватне партнерство в системі інститутів національної економіки: механізми розвитку: монографія. Тернопіль: ТНЕУ, 2017. 279 с.

99. Мельниченко Б. Сучасна парадигма публічного управління: практичний вимір для України. Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Серія: Юридичні науки. 2021. № 1(29). С. 104–109.

100. Мельниченко О. А. Підвищення рівня та якості життя населення: механізм державного регулювання: монографія. Харків: Вид-во ХарРІ НАДУ «Магістр», 2008. 232 с.

101. Мельничук Л. С. Сутність та значення соціальних інвестицій. Глобальні та національні проблеми економіки. 2016. Вип. 11. С. 434–437.

102. Механізми реалізації регіональної політики: оцінка ефективності та напрями удосконалення: монографія / наук. ред. С. Л. Шульц; ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долишнього НАН України». Львів, 2018. 205 с.

103. Міністерство фінансів України: офіційний сайт. URL: <https://mof.gov.ua/uk/> (дата звернення: 18.07.2025).

104. Міністерство розвитку громад та територій України: офіційний сайт. URL: <https://mindev.gov.ua/> (дата звернення: 05.05.2025).

105. Мольченко В. Динамічне ціноутворення: переваги, види і стратегії. URL: [https://spar.ua/blogs/dinamichne-tsinoutvorennya-perevagi-vidi-i-](https://spar.ua/blogs/dinamichne-tsinoutvorennya-perevagi-vidi-i-strategii)

[strategii](#) (дата звернення: 10.04.2025).

106. Мирна Н. В. Опрацювання комплексного механізму державної регіональної політики. Державне будівництво. 2010. № 1. URL: <http://www.kbuapa.kharkov.ua/e-book/db/2010-1/doc/2/09.pdf> (дата звернення: 05.05.2025).

107. Нагребельний В. П., Оніщук М. В. Державне регулювання. Юридична енциклопедія: в 6 т. / Ю. С. Шемшученко та ін. Київ: Українська енциклопедія, 1999. Т. 2: Д–Й. С. 118.

108. Надолішній П. Організаційно-функціональна структура державного управління: поняття і соціальна практика. Вісник НАДУ. 2003. № 3. С. 31–43.

109. Назаркевич І. Б. Державне регулювання структурних змін в економіці України: проблеми та перспективи: монографія. Львів: ЛНУ імені Івана Франка, 2020. 356 с.

110. Наукова та інноваційна діяльність України, 2019: статистичний збірник. Київ: Державна служба статистики України, 2020. 109 с.

111. Національна модель неоіндустріального розвитку України: монографія / В. П. Вишневський, Л. О. Збаразська, М. Ю. Заніздра, В. Д. Чекіна та ін.; за заг. ред. В. П. Вишневського. Київ: НАН України, Ін-т економіки пром-сті, 2016. 518 с.

112. Національна безпека: загрози та виклики: матеріали всеукраїнського науково-педагогічного підвищення кваліфікації, 1 квітня – 12 травня 2024 року. Львів; Торунь: Liha-Pres, 2024. 256 с. URL: http://repositsc.nuczu.edu.ua/bitstream/123456789/22907/1/%D0%90dvanced_training_UzhNU.pdf (дата звернення: 15.09.2025).

113. Нижник Н. Р., Машков О. А. Системний підхід в організації державного управління: навчальний посібник. Київ: Вид-во УАДУ, 1998. 160 с.

114. Никифорок О. І., Стасюк О. М., Чмирьова Л. Ю., Федяй Н. О. Цифровізація в транспортному секторі: тенденції та індикатори розвитку.

Частина 2. Статистика України. 2019. № 4. С. 48–64.

115. Норт Д. Інституції, інституційна зміна та функціонування економіки / пер. з англ. І. Дзюба. Київ: Основи, 2000. 198 с.

116. Носач Л. Л., Коломієць В. В. Сучасний стан і розвиток світової транспортної системи та ринку телекомунікацій. Молодий вчений. 2020. № 11(2). С. 178–182.

117. Обліково-аналітичне забезпечення господарської діяльності: монографія / за ред. І. Ф. Баланюка, Н. І. Пилипів, В. М. Якубів. Івано-Франківськ: Друкарня Фоліант, 2014. 292 с.

118. Огляд економіки України 2020. Chamber.ua: вебсайт. URL: http://publications.chamber.ua/2020/docs/Country_Profile/Country_Profile_2020_UA.pdf (дата звернення: 01.02.2025).

119. Онешко С. Модель реалізації промислової політики в Україні на основі концепції «Індустрія 4.0». Наукові перспективи. 2023. № 1(31). С. 364–374.

120. Оновлена транспортна стратегія України. Напрямки політики. Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України. URL: https://mtu.gov.ua/files/strategy_ukr.pdf (дата звернення: 15.08.2025).

121. Організаційні та правові аспекти забезпечення безпеки і стійкості критичної інфраструктури України / за ред. О. М. Суходолі. Київ: НІСД, 2019. 224 с.

122. Павлюк А. В., Ігнатюк О. С. Особливості державного регулювання ринку послуг залізничного вантажного транспорту. Вісник Національної академії державного управління при Президентіві України. Серія: Державне управління. 2016. № 2. С. 76–83.

123. Паливода О. М., Карпенко О. О. Соціальні ефекти функціонування регіональних кластерів в економіці: механізми формування та підходи до розрахунку. Бізнес Інформ. 2017. № 3. С. 103–108.

124. Патицька Х. О. Фінансово-економічний потенціал територіальних громад: механізми функціонування та активізації: монографія

/ ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долишнього НАН України». Львів, 2019. 209 с.

125. Пенязь І. М. Особливості реформування залізниць в країнах Євросоюзу і в світі. Транспорт: наука, техніка, управління. 2012. № 6. С. 18–25.

126. Петренко О. Теоретико-методологічні засади державного регулювання діяльності міського пасажирського транспорту. Публічне урядування. 2020. № 2(22). С. 167–176.

127. Пікулик О. Б. Пріоритетні напрями розвитку транспортної системи Західного регіону України в умовах європейської інтеграції. Науковий вісник Волинського національного університету ім. Лесі Українки. Серія: Економічні науки. 2008. № 7. С. 284–291.

128. Піхняк Т. А. Проблеми механізму державного регулювання економічного зростання. Вісник АМСУ. Серія: Державне управління. 2013. № 2(9). С. 103–111.

129. План відновлення України. Відновлення України: вебсайт. URL: <https://recovery.gov.ua/> (дата звернення: 15.08.2025).

130. Помаза-Пономаренко А. Л., Лукиша Р. Т., Опанасенко Я. О. Роль і місце організаційної, соціальної й інформаційної складових у реалізації державної регіональної політики в умовах невизначеності. Вісник НУЦЗ України. Серія: Державне управління. 2016. Вип. 4(30). С. 203–209.

131. Потапенко С. А. Резервування земель як ефективна функція управління земельним фондом України. Актуальні проблеми політики. 2022. Вип. 70. С. 60–67.

132. Притула Х. М., Максименко А. О., Калат Я. Я., Кирик І. М. Розвиток логістично-транспортної інфраструктури прикордонних областей Західного регіону України в умовах поглиблення інтеграції до Європейського Союзу. Регіональна економіка. 2023. № 2. С. 60–71.

133. Підгорний А. З., Самотоєнкова О. В. Статистика ринку товарів і послуг: навчальний посібник. Одеса: ОДЕУ, 2008. 238 с.

134. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05.04.2001 р. № 2344-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text> (дата звернення: 20.02.2025).

135. Про державно-приватне партнерство: Закон України від 01.07.2010 р. № 2404-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17#Text> (дата звернення: 15.05.2025).

136. Про державну допомогу суб'єктам господарювання: Закон України від 01.07.2014 р. № 1555-VII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1555-18#Text> (дата звернення: 15.05.2025).

137. Про захист інформації в інформаційно-комунікаційних системах: Закон України від 05.07.1994 р. № 80/94-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80/94-вр#Text> (дата звернення: 15.06.2025).

138. Про залізничний транспорт: Закон України від 04.07.1996 р. № 273/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-вр#Text> (дата звернення: 11.10.2025).

139. Про затвердження Тарифів на перевезення пасажирів, багажу і вантажобагажу залізничним транспортом у внутрішньому сполученні: Наказ Міністерства інфраструктури України від 20.04.2018 р. № 184. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0577-18#Text> (дата звернення: 15.06.2025).

140. Про затвердження Державної стратегії регіонального розвитку на 2021–2027 роки: Постанова Кабінету Міністрів України від 05.08.2020 р. № 695. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/695-2020-п#Text> (дата звернення: 17.07.2025).

141. Про затвердження плану заходів на 2025 рік з реалізації Стратегії кібербезпеки України: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 07.03.2025 р. № 204-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/204-2025-р#Text> (дата звернення: 17.10.2025).

142. Про затвердження Національної економічної стратегії на період до 2030 року: Постанова Кабінету Міністрів України від 03.03.2021 р. № 179.

URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/179-2021-п#Text> (дата звернення: 17.07.2025).

143. Про мультимодальні перевезення: Закон України від 17.11.2021 р. № 1887-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1887-20#Text> (дата звернення: 15.10.2025).

144. Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування: Закон України від 23.02.2012 р. № 4442-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4442-17#Text> (дата звернення: 05.10.2025).

145. Про охорону навколишнього природного середовища: Закон України від 25.06.1991 р. № 1264-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1264-12#Text> (дата звернення: 15.03.2025).

146. Про природні монополії: Закон України від 20.04.2000 р. № 1682-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1682-14#Text> (дата звернення: 17.03.2025).

147. Про основні засади забезпечення кібербезпеки України: Закон України від 05.10.2017 р. № 2163-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2163-19#Text> (дата звернення: 07.09.2025).

148. Про інформацію: Закон України від 02.10.1992 р. № 2657-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2657-12#Text> (дата звернення: 11.07.2025).

149. Про регулювання містобудівної діяльності: Закон України від 17.02.2011 р. № 3038-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3038-17#Text> (дата звернення: 11.07.2025).

150. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-р#Text> (дата звернення: 15.07.2025).

151. Про схвалення Стратегії енергетичної безпеки: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 04.08.2021 р. № 907-р. URL:

<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/907-2021-p#Text> (дата звернення: 15.08.2025).

152. Про схвалення Плану розвитку АТ «Українська залізниця» на 2025–2029 роки: Постанова НКРЕКП від 05.08.2025 р. № 1188. URL: <https://www.nerc.gov.ua/acts/pro-shvalennya-planu-rozvitku-akcionernogo-tovaristva-ukrayinska-zaliznitsya-na-2025-2029-roki> (дата звернення: 15.10.2025).

153. Про схвалення Інвестиційної програми (інвестиційного проєкту) АТ «Українська залізниця» на 2025 рік: Постанова НКРЕКП від 05.08.2025 р. № 1190. URL: <https://www.nerc.gov.ua/acts/pro-shvalennya-investiciynoyi-programi-investiciynogo-proyektu-akcionernogo-tovaristva-ukrayinska-zaliznitsya-na-2025-rik> (дата звернення: 15.10.2025).

154. Про Стратегію сталого розвитку «Україна – 2020»: Указ Президента України від 12.01.2015 р. № 5/2015. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5/2015#Text> (дата звернення: 15.11.2025).

155. Про транзит вантажів: Закон України від 20.10.1999 р. № 1172-XIV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1172-14#Text> (дата звернення: 20.02.2025).

156. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр#Text> (дата звернення: 11.04.2025).

157. Про транспортно-експедиторську діяльність: Закон України від 01.07.2004 р. № 1955-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1955-15#Text> (дата звернення: 14.10.2025).

158. Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця»: Постанова Кабінету Міністрів України від 25.06.2014 р. № 200. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/200-2014-п#Text> (дата звернення: 05.02.2025).

159. Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період: Закон України від 20.10.1998 р. № 194-XIV. URL:

<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/194-14#Text> (дата звернення: 11.10.2025).

160. Прокопенко В. Ю., Дубина М. В. Кредитна інфраструктура: особливості визначення сутності категорії. Науковий вісник Ужгородського університету. Серія: Економіка. 2015. Вип. 1(45). Т. 1. С. 209–212.

161. Прокопюк А. Структурні трансформації економіки регіонів в умовах євроінтеграції: досвід Польщі та перспективи його використання в Україні: монографія / ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долішнього НАН України». Львів, 2016. 348 с.

162. Публічне управління та адміністрування в умовах інформаційного суспільства: вітчизняний і зарубіжний досвід: монографія / за заг. ред. С. Чернова, В. Воронкової, В. Банаха, О. Сосніна, П. Жукаускаса, Й. Ввайнхардт, Р. Андрюкайтене. Запоріжжя: ЗДІА, 2016. 606 с.

163. Публічне управління: термінологічний словник / уклад.: В. С. Куйбіда, М. М. Білинська, О. М. Петроє та ін.; за заг. ред. В. С. Куйбіди, М. М. Білинської, О. М. Петроє. Київ: НАДУ, 2018. 224 с.

164. Радченко О. В. Категорія «механізм» у системі державного управління. Держава та регіони. Серія: Державне управління. 2009. № 3. С. 64–69.

165. Радченко О. В., Климович С. О. Оцінка стану розвитку транспорту та транспортної інфраструктури України упродовж останніх років. Державно-управлінські студії. 2019. № 5(20). URL: http://studio.ipk.edu.ua/wp-content/uploads/2020/10/Stattia_Radchenko-Klymovych.pdf (дата звернення: 27.03.2025).

166. Развадовський В. Й. Державне регулювання транспортної системи України: адміністративно-правові проблеми та шляхи їх розв'язання: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.07. Харків: ХНУВС, 2004. 38 с.

167. Райт Г. Державне управління / пер. з англ. Київ: Основи, 1994. 432 с.

168. Рибак А. І., Азарова І. Б. Управління зацікавленими сторонами в проектному менеджменті: монографія. Одеса: ОДАБА, 2017. 145 с.

169. Регіон. Вікіпедія: вільна енциклопедія. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/Регіон> (дата звернення: 27.03.2025).
170. Регіональна економічна політика Європейського Союзу: досвід для України: монографія / М. С. Гамов, А. О. Єгоров, Г. Л. Кладова, О. О. Нечай, О. П. Сарнацький. Запоріжжя: Запорізьк. нац. техн. ун-т, 2010. 191 с.
171. Регіональний людський розвиток: статистичний збірник. Київ: Державна служба статистики України, 2021. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/pdf.pdf> (дата звернення: 04.03.2025).
172. Регіональна політика: методологія, методи, практика: монографія / Інститут регіональних досліджень НАН України; редкол.: відп. ред. М. І. Долішній. Львів, 2001. 720 с.
173. Регіональна політика та механізми її реалізації: монографія / М. І. Долішній, С. М. Злупко, С. Й. Вовканич та ін.; Інститут регіональних досліджень НАН України. Київ: Наукова думка, 2003. 504 с.
174. Резнік Н. П. Логістика: навчальний посібник. Київ: Національний університет біоресурсів і природокористування України, 2021. 146 с.
175. Рішення № 1692/96/ЄС Європейського Парламенту та Ради Європи від 23.07.1996 р. про методичні рекомендації Співтовариства щодо розвитку транс'європейської транспортної мережі. URL: https://insat.org.ua/files/nav/law/3/reg_1315-2013_uk.pdf (дата звернення: 11.07.2025).
176. Рудницька Р. М., Сидорчук О. Г., Стельмах О. М. Механізми державного управління: сутність і зміст / за наук. ред. М. Д. Лесечка, А. О. Чемериса. Львів: ЛРІДУ НАДУ, 2005. 28 с.
177. Рудченко О. Ю., Поліщук О. М. Механізм державного регулювання транспортної інфраструктури мегаполісів. Університетські наукові записки. 2017. № 6. С. 93–100.
178. Семів Л. К. Регіональна політика: людський вимір: монографія / Інститут регіональних досліджень НАН України. Львів, 2004. 392 с.
179. Січкарь Д. Нові та старі виклики. Як тримається українська

інфраструктура під час війни. Європейська Бізнес Асоціація. URL: <https://eba.com.ua/novi-ta-stari-vyklyky-yak-trymayetsya-ukrayinskainfrastruktura-pid-chas-vijny/> (дата звернення: 02.03.2025).

180. Система. Вікіпедія: вільна енциклопедія. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/Система> (дата звернення: 05.09.2025).

181. Скрипнюк О. В. Соціальна правова держава в Україні: проблеми теорії і практики. До 10-річчя незалежності України: монографія. Київ: Інститут держави і права ім. В. М. Корецького НАН України, 2000. 600 с.

182. Слинько М. Ю. Перспективи інноваційного розвитку регіонів України через реалізацію інструмента смарт-спеціалізації. Економіка і організація управління. 2020. № 4(40). С. 167–177.

183. Словник іншомовних слів / за ред. О. С. Мельничука. 2-ге вид., випр. і допов. Київ: Головна редакція Української радянської енциклопедії, 1985. 966 с.

184. Словник української мови. URL: <http://www.sum.in.ua/s/mekhanizm> (дата звернення: 15.05.2025).

185. Смарт-промисловість в епоху цифрової економіки: перспективи, напрями і механізми розвитку: монографія / В. П. Вишневський, О. В. Вієцька, О. М. Гаркушенко, С. І. Князєв та ін.; за ред. В. П. Вишневського; НАН України, Ін-т економіки пром-сті. Київ, 2018. 192 с.

186. Сонько С. П., Скринько М. М. Інфраструктура в умовах транзитивної економіки: монографія. Харків: Екограф, 2004. 256 с.

187. Соціальна держава: досвід політико-економічного аналізу: монографія / Л. С. Шевченко, О. А. Гриценко, Т. М. Камінська та ін.; за ред. Л. С. Шевченко. Харків: НУ «Юрид. акад. України ім. Ярослава Мудрого», 2012. 275 с.

188. Соціально-економічний стан України: наслідки для народу та держави: національна доповідь / за заг. ред. В. М. Гейця та ін. Київ: НВЦ НБУВ, 2009. 687 с.

189. Соціально-психологічні засади становлення екологічно

орієнтованого способу життя особистості: монографія / Ю. М. Швалб та ін.; за ред. Ю. М. Швалба. Київ: Педагогічна думка, 2015. 216 с.

190. Стале ендегенне зростання регіонів України в умовах децентралізації: монографія / ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долішнього НАН України»; ред. І. З. Сторонянська. Львів, 2019. 501 с.

191. Стан здійснення ДПП в Україні. Міністерство економіки України. URL: <https://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=9fc90c5e-2f7b-44b2-8bf1-1ffb7ee1be26&title=StanZdiisnenniaDppVUkraini&isSpecial=true> (дата звернення: 13.06.2025).

192. Стан і пріоритети розвитку транспортної інфраструктури. Logistics in Ukraine. URL: <https://logistics-ukraine.com/2021/12/08> (дата звернення: 15.08.2025).

193. Статистична база Всесвітнього банку: офіційний сайт. URL: <http://data.worldbank.org/indicator/SL.TLF.TERT.ZS> (дата звернення: 15.05.2025).

194. Бюджет України – 2021: статистичний збірник. Міністерство фінансів України. URL: https://www.mof.gov.ua/storage/files/2_Budget_of_Ukraine_2021.pdf (дата звернення: 15.05.2025).

195. Транспорт і зв'язок України – 2021: статистичний збірник. Київ: Державна служба статистики України, 2022. 152 с.

196. Статистичний щорічник України за 2021 рік. Київ: ТОВ «Видавництво “Консультант”», 2022. 856 с.

197. Статівка Н. В., Бублій М. П. Державно-приватне партнерство у процесі розвитку соціальної інфраструктури регіону. Експерт: парадигми юридичних наук і державного управління. 2019. № 3(5). С. 208–217.

198. Степаненко В. О. Забезпечення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури країни. Інвестиції: практика та досвід. 2021. № 6. С. 52–57.

199. Степаненко С., Городецька Т., Руденко С. Інвестиційна складова розвитку транспортної системи України. Економічний простір. 2023. № 184. С. 123–128.

200. Степанов В. Ю. Державне регулювання транспортною сферою. Вісник Національного університету цивільного захисту України. Серія: Державне управління. 2016. № 1. С. 97–103.

201. Стратегічне планування: вирішення проблем національної безпеки: монографія / В. П. Горбулін, А. Б. Качинський та ін. Київ: НІСД, 2010. 288 с.

202. Стратегічний план розвитку морського транспорту на період до 2020 року. ЛігаЗакон: вебсайт. URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/NT1988.html (дата звернення: 22.05.2025).

203. Стратегія розвитку Харківської області на 2021–2027 роки: рішення Харківської обласної ради від 27.02.2020 р. № 1196-VII. URL: <https://kharkivoda.gov.ua/content/documents/1026/102538/files/%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%8F.pdf> (дата звернення: 15.05.2025).

204. Стратегія соціально-економічного розвитку Харківської області до 2020 року: рішення Харківської обласної ради від 05.03.2015 р. № 301. URL: https://kharkivoda.gov.ua/content/documents/431/43045/files/new563_SRR2020.pdf (дата звернення: 15.05.2025).

205. Стратегія соціально-економічного розвитку Харківської області на 2021–2027 роки. URL: <https://kharkivoda.gov.ua/content/documents/1026/102538/files/%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%8F.pdf> (дата звернення: 15.07.2025).

206. Сурай І. Г. Публічна служба України: інституціональний підхід. Науковий вісник: державне управління. 2021. № 2(8). С. 111–132.

207. Сюмар В. «Новий курс» Франкліна Рузвельта та сім висновків для української влади. Українська правда. 2008. URL: <https://www.pravda.com.ua/articles/2008/11/4/3603584/> (дата звернення: 18.07.2025).

208. Терещенко В. І. Організація і управління: досвід США. Київ: Товариство «Знання», 1990. 47 с.

209. Тимощук Я. В. Удосконалення системи управління АТ «Укрзалізниця» в контексті завдань корпоративної реформи державного сектору економіки України. Державне управління: удосконалення та розвиток. 2024. № 1. DOI: <https://doi.org/10.32702/2307-2156.2024.1.19>. URL: <https://www.nayka.com.ua/index.php/dy/article/view/2845> (дата звернення: 27.09.2025).

210. Тимощук Я. В. Оцінка перспектив забезпечення соціально-економічного розвитку у післявоєнній відбудові шляхом реалізації ефективної політики розвитку залізничних вантажних перевезень. Наукові перспективи. Серія: Державне управління. 2024. № 9(51). С. 396–411. DOI: [https://doi.org/10.52058/2708-7530-2024-9\(51\)-396-411](https://doi.org/10.52058/2708-7530-2024-9(51)-396-411). URL: <http://perspectives.pp.ua/index.php/np/article/view/15168/15238> (дата звернення: 27.09.2025).

211. Тимощук Я. В. Світовий досвід реалізації політики розвитку залізничних вантажних перевезень. Наукові інновації та передові технології. 2024. № 9(37). С. 80–94. DOI: [https://doi.org/10.52058/2786-5274-2024-9\(37\)-80-94](https://doi.org/10.52058/2786-5274-2024-9(37)-80-94). URL: <http://perspectives.pp.ua/index.php/nauka/article/view/14693> (дата звернення: 27.09.2025).

212. Тимощук Я. В., Дегтяр О. А. Роль та місце державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень в Україні. Суспільство та національні інтереси. 2024. № 5(5). С. 724–740. DOI: [https://doi.org/10.52058/3041-1572-2024-5\(5\)-724-740](https://doi.org/10.52058/3041-1572-2024-5(5)-724-740). URL: <http://perspectives.pp.ua/index.php/sni/article/view/14685/14755> (дата звернення: 27.09.2025).

213. Ткаченко А. М. Логістика і територіальний розвиток. Управління сучасним містом. 2003. № 1(9). С. 9–17.
214. Томашевська А., Сурай І. Інвестиції в інфраструктурні проєкти як ключовий фактор розвитку та відбудови територіальних громад. Наукові перспективи. 2023. № 7(37). С. 269–281.
215. Транспорт. Державна служба статистики України: вебсайт. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 17.05.2025).
216. Транспорт. Вікіпедія: вільна енциклопедія. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/Транспорт> (дата звернення: 17.06.2025).
217. Транспорт. Українська радянська енциклопедія: електронна версія видання. URL: <https://leksika.com.ua/16590515/ure/transport> (дата звернення: 17.06.2025).
218. Транспортна інфраструктура. Вікіпедія: вільна енциклопедія. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/Транспортна_інфраструктура (дата звернення: 18.10.2025).
219. Транспортна інфраструктура: світло у кінці тунелю. Київський міжнародний економічний форум. URL: <https://forumkyiv.org/uk/analytics/transportna-infrastruktura:-svitlo-u-kinci-tunelyu> (дата звернення: 18.07.2025).
220. Трансформаційні перетворення регіональної економіки: монографія / за заг. ред. С. А. Назаренка. Київ: Кондор, 2016. 250 с.
221. Укрзалізниця залучить ветеранів до охорони залізничної інфраструктури. Militarnyi: вебсайт. URL: <https://militarnyi.com/uk/news/ukrzaliznytsya-zaluchyt-veteraniv-do-ohorony-zaliznychnoyi-infrastruktury/> (дата звернення: 15.08.2025).
222. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони: документ від 30.11.2015 р. № 984_011. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text (дата звернення: 11.07.2025).

223. Угода про певні аспекти повітряного сполучення: документ від 01.12.2005 р. № 994_743. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_743#Text (дата звернення: 11.07.2025).

224. Україна у вимірі економіки знань / за ред. В. М. Гейця. Київ: Основа, 2006. 592 с.

225. Ульянченко Ю. О. Комплексний механізм державного регулювання розвитку конкурентного середовища в аграрному секторі економіки. Актуальні проблеми державного управління. Харків: Вид-во ХарPI НАДУ «Магістр», 2013. № 1(43). С. 153–161.

226. Ульянченко Ю. О. Конкурентоспроможність аграрного сектора економіки: механізми державного регулювання: монографія. Харків: Вид-во «Асоціації докторів наук з державного управління», 2013. 368 с.

227. Факторний аналіз. Вікіпедія: вільна енциклопедія. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/Факторний_аналіз (дата звернення: 15.04.2025).

228. Федорчак О. В. Класифікація механізмів державного управління. Демократичне врядування. 2008. № 1. URL: <http://www.lvivacademy.com/visnik/index.html> (дата звернення: 15.12.2025).

229. Філіппова В. Д. Термінологічний аналіз сутності механізму державного управління системою педагогічної освіти. Науковий вісник Академії муніципального управління. Серія: Управління. 2014. № 2. С. 148–157.

230. Філоненко С. Напрями удосконалення інституційно-економічного механізму здійснення промислової політики в Україні. Публічне урядування. 2018. № 5(15). С. 265–274.

231. Фінансові механізми інноваційного економічного розвитку України в умовах євроінтеграції: колективна монографія / за ред. В. В. Лойко, А. Ю. Рамського. Київ: Київський університет імені Бориса Грінченка, 2019. 252 с.

232. Формування інвестиційного механізму розвитку територій: індикатори та стратегічні імперативи: монографія / А. Г. Ахламов, Л. М.

Карпенко, С. М. Козинський, І. В. Швець; за заг. ред. А. Г. Ахламова, Л. М. Карпенко. Одеса: ОРІДУ НАДУ, 2020. 236 с.

233. Фрідман М. Капіталізм і свобода / пер. Н. Рогачевська. Київ: Наш Формат, 2017. 216 с.

234. Харківський обласний центр зайнятості: офіційний сайт. URL: <https://kha.dcz.gov.ua/> (дата звернення: 25.05.2025).

235. Харченко М. В. Транспортно-логістична інфраструктура та її місце в соціально-економічній системі підприємств України. Економічний простір. 2020. № 153. С. 83–88.

236. Харченко Н. П. Поняття механізму держави, наукові пошуки теоретико-правової дефініції. Вчені записки Таврійського національного університету ім. В. І. Вернадського. Серія: Юридичні науки. 2007. Т. 20(59). № 2. С. 278–284.

237. Хома Н. М. Моделі соціальної держави: світовий та український досвід: монографія. Київ: Юридична думка, 2012. 592 с.

238. Цветков В. В. Державне управління: основні фактори ефективності: політико-правовий аспект. Харків: Право, 1997. 164 с.

239. Центр «Соціальний моніторинг». Поширення результатів опитувань. URL: <https://smc.org.ua/sociology/poshyrennya-rezultativ-opytuvan> (дата звернення: 15.03.2025).

240. Цивільний кодекс України: Кодекс України від 16.01.2003 р. № 435-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (дата звернення: 18.05.2025).

241. Цифрові залізниці Німеччини (DSD): прорив у майбутнє залізничного транспорту. Railway Supply: галузеве видання для фахівців залізничного транспорту. URL: <https://www.railway.supply/uk/czifrovi-zalizniczi-nimechchini-dsd-proriv-u-majbutn%D1%94-zaliznichnogo-transportu/> (дата звернення: 08.08.2025).

242. Цифрова трансформація в епоху Промислової революції 4.0. Аеропорт 2.0. Компанія D.S.L. URL: <https://dsl-ua.com/ua/2020/11/30/aeroport->

звернення: 18.08.2025).

243. Чернега А. П. Етапи формування та моделі соціальної держави. Часопис Київського університету права. 2012. № 4. С. 37–41.

244. Чернега О. Б. Інформаційно-комунікаційна інфраструктура як чинник підвищення конкурентоспроможності національних економік. Вісник ДонНУЕТ. 2017. № 1(66). С. 76–82.

245. Черниш О. І. Ринок послуг: механізми державного регулювання в трансформаційній економіці: монографія / за заг. ред. В. В. Дорофійенка. Донецьк: РВК ПРОМО, 2005. 410 с.

246. Чечель О. М. Принципи та механізм державного регулювання економіки. Вісник Академії митної служби України. Серія: Державне управління. 2013. № 2. С. 103–111.

247. Шпак Ю. В. Кластерний підхід в управлінні територіальним розвитком України. Публічне управління та митне адміністрування. 2020. № 2(25). С. 187–191.

248. Шiba О. А. Вплив розвитку транспортної інфраструктури на економічне зростання країн – членів Європейського Союзу: автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.02. Львів: Львівський національний університет імені Івана Франка, 2017. 20 с.

249. Шилепницький П. І. Державно-приватне партнерство: теорія і практика: монографія / НАН України, Ін-т регіон. дослідж. Чернівці, 2011. 454 с.

250. Шульц С. Л., Луцків О. М. Проблеми функціонування транспортної інфраструктури та логістики України в умовах воєнного часу. Регіональна економіка. 2022. № 2. С. 85–93.

251. Щодо реалізації потенціалу транспортної системи України на світовому ринку контейнерних перевезень. Національний інститут стратегічних досліджень. URL: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/mizhnarodni-vidnosini/schodo-realizacii-potencialu-transportnoi-sistemi-ukraini-na> (дата

звернення: 18.05.2025).

252. Юридична енциклопедія: в 6 т. / ред. Ю. С. Шемшученко та ін.; НАН України, Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького. Київ: Вид-во «Українська енциклопедія» ім. М. П. Бажана, 1999. Т. 2: Д–Й. 741 с.

253. Юрченко Є. О. Державне регулювання транспортної інфраструктури економіки: ідентифікація понятійного апарату. Актуальні проблеми державного управління. 2021. № 1(59). С. 84–94.

254. Якубів В. М. Компетентнісний та соціальний портрет ІТ-спеціаліста в Україні: результати GameHub дослідження. Управління розвитком складних систем. 2018. Вип. 35. С. 140–146.

255. Aschauer D. Public Capital and Economic Growth: Issues of Quantity, Finance, Efficiency. Economic Development and Cultural Change. 2000. № 2(48). P. 391–406.

256. Bertalanffy L. General System Theory: Foundations, Development, Applications. New York: George Braziller Inc., 1969. 296 p.

257. Council Directive 91/440/EEC of 29 July 1991 on the development of the Community's railways. EUR-Lex: official website of the European Union. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A31991L0440> (Last accessed: 19.05.2025).

258. Country Comparison. Life Expectancy at Birth. The World Factbook. Washington, D.C.: Central Intelligence Agency. URL: <https://www.cia.gov/the-world-factbook/> (Last accessed: 19.05.2025).

259. Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council of 21 November 2012 establishing a single European railway area. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj> (Last accessed: 19.09.2025).

260. De Felice F., Baffo I., Petrillo A. Critical Infrastructures Overview: Past, Present and Future. Sustainability. 2022. Vol. 14, № 4. Article 2233. DOI: <https://doi.org/10.3390/su14042233>. (Last accessed: 19.09.2025).

261. Gereffi G., Humphrey J., Sturgeon T. The governance of global value chains. Review of International Political Economy. 2005. Vol. 12, № 1. P. 78–104.

262. Golestani Eraghi S. Studying the Relationship Between Urban Green Corridors and Sustainable Urban Landscape. *International Journal of Science, Technology and Society*. 2015. Vol. 3, № 2. P. 36–40. DOI: <https://doi.org/10.11648/j.ijsts.s.2015030201.18>. (Last accessed: 19.09.2025).
263. Fact sheet: The American Jobs Plan. The White House. URL: <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2021/03/31/fact-sheet-the-american-jobs-plan/> (Last accessed: 19.07.2025).
264. Jochimsen R. *Theorie der Infrastruktur: Grundlagen der marktwirtschaftlichen Entwicklung*. Tübingen: J.C.B. Mohr, 1966. 235 p.
265. Human Development Report 2019. United Nations Development Programme. URL: http://hdr.undp.org/sites/default/files/2019_human_development_report.pdf (Last accessed: 19.05.2025).
266. Johanson J., Mattsson L. G. Interorganizational relations in industrial systems: a network approach compared with the transaction-cost approach. *International Studies of Management & Organization*. 1987. Vol. 17, № 1. P. 34–48.
267. Krugman P., Obstfeld M. *International Economics: Theory and Policy*. New York: Addison-Wesley, 1991. 53 p.
268. Larsson A., Große C. Data Use and Data Needs in Critical Infrastructure Risk Analysis. *Journal of Risk Research*. 2023. P. 1–22. DOI: <https://doi.org/10.1080/13669877.2023.2181858>. (Last accessed: 19.09.2025).
269. Maglaras L., Ferrag M., Janicke H., Kim S. Cybersecurity of Critical Infrastructures: Challenges and Solutions. *Sensors*. 2022. Vol. 22, № 14. Article 5105. DOI: <https://doi.org/10.3390/s22145105>. (Last accessed: 19.09.2025).
270. North D. C. *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*. Cambridge: Cambridge University Press, 1990. 159 p.
271. Romania's General Transport Master Plan and Rail System. European Parliament, 2015. URL: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2015/540376/IPOL_IDA\(2](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2015/540376/IPOL_IDA(2)

[015\)540376_EN.pdf](#) (Last accessed: 01.08.2025).

272. Regulation (EU) № 913/2010 of the European Parliament and of the Council of 22 September 2010 concerning a European rail network for competitive freight. URL: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:276:0022:0032:EN:PDF>

(Last accessed: 01.08.2025).

273. Regulation (EU) 2024/1679 of the European Parliament and of the Council of 13 June 2024 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulations (EU) 2021/1153 and (EU) № 913/2010 and repealing Regulation (EU) № 1315/2013. URL: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj> (Last accessed: 01.08.2025).

274. Shevchuk V., Kuksa I., Goncharenko S. Digital transformation of transport enterprises: challenges and prospects. *Transport Problems*. 2023. Vol. 18, № 1.

275. Tymoshchuk Y., Suray I., Hrebenuk H., Zadoia V., Selishchev S. Government Strategy for Enhancing Infrastructure of International Freight Railway Corridors: Economic and Strategic Considerations. *Edelweiss Applied Science and Technology*. 2025. Vol. 9, № 2. P. 374–383. DOI: <https://doi.org/10.55214/25768484.v9i2.4491>. URL: <https://learning-gate.com/index.php/2576-8484/article/view/4491/1720> (Last accessed: 19.09.2025).

276. United Nations Conference on Trade and Development: official website. URL: <https://unctad.org/> (Last accessed: 09.01.2025).

277. White Paper. European transport policy for 2010: time to decide. Luxembourg: Commission of the European Communities, 2001. 109 p.

278. World Energy Outlook 2021. International Energy Agency. URL: <https://iea.blob.core.windows.net/assets/4ed140c1-c3f3-4fd9-acae-789a4e14a23c/WorldEnergyOutlook2021.pdf> (Last accessed: 09.09.2025).

Список публікацій здобувача за темою дисертації та відомості про апробацію результатів дисертації

Статті в наукових фахових виданнях України:

1. Тимощук Я. В. Удосконалення системи управління АТ «Укрзалізниця» в контексті завдань корпоративної реформи державного сектору економіки України. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2024. № 1.

DOI: <https://doi.org/10.32702/2307-2156.2024.1.19>

URL: <https://www.nayka.com.ua/index.php/dy/article/view/2845>

2. Тимощук Я. В. Оцінка перспектив забезпечення соціально-економічного розвитку у післявоєнній відбудові шляхом реалізації ефективної політики розвитку залізничних вантажних перевезень. *Наукові перспективи*. Серія «Державне управління». 2024. №9(51). С. 396–411

DOI: [https://doi.org/10.52058/2708-7530-2024-9\(51\)-396-411](https://doi.org/10.52058/2708-7530-2024-9(51)-396-411)

URL: <http://perspectives.pp.ua/index.php/np/article/view/15168/15238>

3. Тимощук Я. В. Світовий досвід реалізації політики розвитку залізничних вантажних перевезень. *Наукові інновації та передові технології*. 2024. № 9(37). С. 80–94.

DOI: [https://doi.org/10.52058/2786-5274-2024-9\(37\)-80-94](https://doi.org/10.52058/2786-5274-2024-9(37)-80-94)

URL: <http://perspectives.pp.ua/index.php/nauka/article/view/14693>

4. Тимощук Я. В., Дегтяр О.А. Роль та місце державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень в Україні. *Суспільство та національні інтереси*. 2024. № 5(5). С.724–740.

DOI: [https://doi.org/10.52058/3041-1572-2024-5\(5\)-724-740](https://doi.org/10.52058/3041-1572-2024-5(5)-724-740)

URL: <http://perspectives.pp.ua/index.php/sni/article/view/14685/14755>

Статті в наукових виданнях, включених до наукометричної бази Scopus:

5. Tymoshchuk Y., Suray I., Hrebenuk H., Zadoia V., Selishchev S. (2025) Government Strategy for Enhancing Infrastructure of International Freight Railway Corridors: Economic and Strategic Considerations. 2025. *Edelweiss Applied Science and Technology*. ISSN: 2576-8484 Vol.9, No.2: 374-383 (SCOPUS, Q3)

DOI: <https://doi.org/10.55214/25768484.v9i2.4491>

URL: <https://learning-gate.com/index.php/2576-8484/article/view/4491/1720>

Публікації, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

6. Сурай І. Г., Тимощук Я. В. Особлива роль сфери залізничних вантажних перевезень України. *Матеріали звітної наукової веб-конференції викладачів, докторантів, аспірантів університету за 2023 рік Прикарпатського національного університету імені Василя Стефаника*, 1–5 квітня 2024 р., м. Івано-Франківськ. Електронне видання. Івано-Франківськ : Прикарпат. нац. ун-т ім. В. Стефаника, 2024. С. 418-421. URL: <https://cnu.edu.ua/wp-content/uploads/2024/03/prohrama-zvitnoi-konferentsii-vykladachiv-za-2023-rik.pdf>

7. Тимощук Я. В. Роль та функції державного регулювання залізничних вантажних перевезень в Україні. *Science and Technology: Theory, Practice and Progress: Collection of Scientific Papers with Proceedings of the 1st International Scientific and Practical Conference*. International Scientific Unity. September 3-5, 2025. Krakow, Poland. p. 119-122.

URL: https://isu-conference.com/wp-content/uploads/2025/09/Krakow_Poland_03.09.25.pdf

8. Тимощук Я. В. Регулювання залізничних вантажних перевезень в післявоєнний період. *Соті економіко-правові дискусії*. Серія: Соціальні та гуманітарні науки: матеріали Міжнар. мультидисц. наук. інтернет-конф. (м. Львів, Україна, м. Ополе, Польща, 25-26 вересня 2025 р.) / редкол. : О. Патряк та ін. ГО “Наукова спільнота”, WSZIA w Opolu. Львів : ФОП Шпак В.Б. С. 124-128. ISSN 2522-963X.

URL: <http://www.spilnota.net.ua/ua/article/id-5382/>

9. Тимощук Я. В. Ефективність публічного управління залізничними перевезеннями в умовах війни. *Сучасні орієнтири та пріоритети модернізації економіки: теорії та пропозиції*: матеріали доповідей Міжнародної науково-практичної конференції (м. Запоріжжя, 10–11 жовтня 2025 р.). Львів-Торунь : Liha-Pres, 2025. С. 138–140.

URL: https://www.researchgate.net/publication/397712317_MINISTERSTVO_OSVIDI_I_NAUKI_UKRAINI_KLASICNIJ_PRIVATNIJ_UNIVERSITET_DERZAVNA_NAUKOVA_USTANOVA_INSTITUT_MODERNIZACII_ZMISTU_OSVIDI_UNIVERSITET_EKONOMIKI_V_BIDGOSI_RESPUBLIKA_POLSA_KUAVSKIJ_UNIVERSITET_

Апробація результатів дослідження здійснювалася у доповідях та повідомленнях на наукових конференціях: *Сучасні орієнтири та пріоритети модернізації економіки: теорії та пропозиції*: матеріали доповідей Міжнародної науково-практичної конференції (м. Запоріжжя, 10–11 жовтня 2025 р.). Львів-Торунь : Liha-Pres, 2025. С. 138–140; Соті економіко-правові дискусії. Серія: Соціальні та гуманітарні науки: матеріали Міжнар. мультидисц. наук. інтернет-конф. (м. Львів, Україна, м. Ополе, Польща, 25-26 вересня 2025 р.); *Science and Technology: Theory, Practice and Progress: Collection of Scientific Papers with Proceedings of the 1st International Scientific and Practical Conference. International Scientific Unity. September 3-5, 2025. Krakow, Poland.* р. 119-122; звітної наукової веб-конференції викладачів, докторантів, аспірантів університету за 2023 рік Прикарпатського національного університету імені Василя Стефаника, 1–5 квітня 2024 р., м. Івано-Франківськ. Електронне видання. Івано-Франківськ : Прикарпат. нац. ун-т ім. В. Стефаника, 2024. С. 418-421.

Довідки про впровадження результатів дисертаційного дослідження



Міністерство освіти і науки України
Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника

вул. Шевченка, 57, м. Івано-Франківськ, 76018, тел. (0342) 75-23-51, факс (0342) 53-15-74
 імейл office@pnu.edu.ua, сайт https://pnu.edu.ua, код ЄДРПОУ 02125266

01.07.2025 № 03.04-29/15

На № _____ від _____

ДОВІДКА

**про впровадження результатів дисертаційного дослідження
 Тимошука Ярослава Васильовича
 на тему: «Механізми реалізації державної політики розвитку
 залізничних вантажних перевезень в Україні»
 281 «Публічне управління та адміністрування»**

Довідка засвідчує, що результати дисертаційного дослідження були впроваджені у Прикарпатському національному університеті імені Василя Стефаника.

Практичні розробки Тимошука Я.В. використані у діяльності кафедри публічного управління та адміністрування під час формування навчально-методичного комплексу освітнього компонента та проведення аудиторних занять з обов'язкових та вибіркових дисциплін освітнього рівня «бакалавр»:

- «Основи управління та адміністрування» – тема 10 «Регулювання як функція управління»;
- «Теорія та історія публічного управління» – тема 2. «Системні характеристики публічного управління»; тема 5 «Механізми публічного управління»;
- «Стратегічне управління у публічній сфері» – тема 11 «Реалізація стратегій: приведення організаційної структури управління у відповідності з обраною стратегією»;
- «Державне регулювання економіки та сталого розвитку» – тема 1 «Теоретичні засади державного регулювання економіки та сталого розвитку»; тема 4 «Об'єкти та суб'єкти державного регулювання економіки»; тема 6 «Державне регулювання інвестиційно-інноваційною діяльністю»;
- підготовки бакалаврських (кваліфікаційних) робіт.

При викладанні навчальних дисциплін було використано напрацьовані Тимошуком Я.В. *теоретичні положення*: формування понятійно-категорійного апарату публічного управління щодо механізмів реалізації державної політики, зокрема розвитку залізничних вантажних перевезень; застосування системного

підходу в процесі державного управління сферою залізничних вантажних перевезень, що інтегрує принципи сталого розвитку, економічної раціональності та соціальної відповідальності; *генезис трансформації* механізмів державного управління залізничними перевезеннями від прямого державного контролю до ринково-орієнтованих моделей; пропозиції з використання методологічних підходів щодо механізмів реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень в Україні: системний підхід, інституційний підхід, стратегічне планування, економічне моделювання, цифровізація та інновації, гармонізація з міжнародними, тощо.

Перша проректорка
Прикарпатського національного
університету імені Василя Стефаника,
доктор економічних наук, професор



Валентина ЯКУБІВ

Завідувачка кафедри
публічного управління та адміністрування
кандидат економічних наук, доцент

Ольга ЖУК

Акт № 23/27

про впровадження результатів дисертаційного дослідження
здобувача Тимощука Ярослава Васильовича
на тему «МЕХАНІЗМИ РЕАЛІЗАЦІЇ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ РОЗВИТКУ
ЗАЛІЗНИЧНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ»
складено «10» середини 2025 р.

Ми, що нижче підписалися, представники Виконавця – Тимошук Ярослав Васильович, здобувач Карпатського національного університету імені Василя Стефаника – з однієї сторони; і представник Замовника, Герасимчук Юрій Валерійович, заступник начальника Служби роботи станції регіонального відділу організації роботи станції Івано-Франківського регіону з іншої сторони, цим актом підтверджуємо факт впровадження в практичну діяльність результатів дисертаційного дослідження «Механізми реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень в Україні», що подається Тимощуком Я. В. на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 281 «Публічне управління та адміністрування», які полягають у:

– використанні моделей організаційно-економічних чинників розвитку залізничних вантажних перевезень, що дозволили оцінити вплив цифрових технологій, тарифної політики, технічного оновлення рухомого складу, логістичної взаємодії та кадрового забезпечення на ефективність функціонування вантажних перевезень;

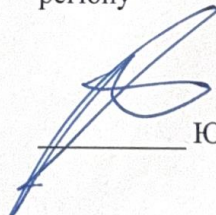
– застосуванні положень щодо інтеграції залізничних вантажних перевезень у систему інтермодальної логістики, що забезпечило можливість обґрунтування управлінських рішень для підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту, скорочення часу доставки вантажів та оптимізації координації між операторами різних видів транспорту.

Акт виданий без фінансових зобов'язань установи перед автором.

Роботу здав:
здобувач Карпатського національного
університету
імені Василя Стефаника

Роботу прийняв:
Заступник начальника Служби роботи
станції регіонального відділу організації
роботи станції Івано-Франківського
регіону

 Ярослав ТИМОЩУК

 Юрій ГЕРАСИМЧУК

Акт № 17/23

про впровадження результатів дисертаційного дослідження
здобувача Тимощука Ярослава Васильовича
на тему «МЕХАНІЗМИ РЕАЛІЗАЦІЇ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ РОЗВИТКУ
ЗАЛІЗНИЧНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ»
складено «16» жовтня 2025 р.

Ми, що нижче підписалися, представники Виконавця – Тимошук Ярослав Васильович, здобувач Карпатського національного університету імені Василя Стефаника – з однієї сторони; і представник Замовника – народний депутат України Марусяк Олег Романович, з іншої сторони, цим актом підтверджуємо факт використання у депутатській діяльності результатів дисертаційного дослідження, які полягають у:

– застосуванні моделі багаторівневої системи управління розвитком залізничних вантажних перевезень, що структурує взаємодію державного, регіонального та корпоративного рівнів управління, дозволяє визначати роль кожного рівня у формуванні транспортної політики та сприяє узгодженню рішень між ключовими учасниками логістичних процесів;


– використанні аналітичних положень щодо організаційно-економічних чинників підвищення ефективності залізничних вантажних перевезень, орієнтованих на впровадження цифрових технологій, розвиток інтермодальних логістичних рішень та оптимізацію інфраструктурних, кадрових і фінансових ресурсів у сфері вантажних перевезень України.

Акт виданий без фінансових зобов'язань установи перед автором.

Роботу здав:
здобувач Карпатського національного
університету
імені Василя Стефаника

 Ярослав ТИМОЩУК

Роботу прийняв:
народний депутат України

 Олег МАРУСЯК